# 19.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

# DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria da Assembléa Geral dos Accionistas de 4 de Fevereiro de 1865

*Srs. Accionistas*

A Directoria vem expôr-vos as occurrencias principaes do semestre findo.

## *CONTABILIDADE CENTRAL*

### *Conta de capital*

| | | |
|---|---|---|
| Deficit em 30 de Junho de 1864 ........................ | | 264.958$152 |
| Chamadas de 5 % ou 10$000 por acção e o que faltava da 12.ª chamada ................................................ | | 600.200$000 |
| | | 335:241$898 |
| Empregaram-se: | | |
| Em material para o trafego e para a 3.ª secção .................................. | 260.041$232 | |
| Em estações .......................... | 51.342$670 | |
| Na 2.ª secção ...................... | 369.441$382 | |
| " 3.ª " ........................ | 383.466$376 | |
| Administração central e Direcção technica. | 77.646$339 | |
| | 1.141.937$999 | |
| Indemnisação de capital ............... | 64.037$257 | 1.077.900$742 |
| Deficit em 31 de Dezembro ........................... | | 742.658$894 |

A existencia deste dificit, supprido temporariamente pelas quantias em deposito, tem sido o resultado de se espaçarem as chamadas por contemplação para com os embaraços commerciaes desta praça

## *REFORMA DA EMPREZA*

Ao que expôz a Directoria no ultimo relatorio, só póde accrescentar presentemente, 1.º que o projecto de lei votado pela Camara Temporaria não foi ainda discutido pelo Senado, o qual provavelmente deliberará a respeito na proxima sessão legislativa; 2.º que tem continuado, bem que mais frouxamente, o movimento de transferencia de nossas acções para o Thesouro, hoje senhor de 45,631 das 60,000 que formam a emissão.

## *CONTAS DOS EMPREZARIOS*

A esperança manifestada no passado relatorio de que Roberts Harvey e C.ª prescindindo de reclamações infundadas, se resolveriam a levantar o saldo da conta corrente, que a Directoria organisára, felizmente verificou-se. Em

data de 31 de Outubro foi pago esse saldo no valor de 332.771$399, assignando-se escriptura de quitação e destrate de empreitada, com expressa declaração de que não fica aos Emprezarios direito á reclamação alguma. Resultado satisfactoria, não só porque estabelece precedentes uteis á empreza, mas tambem, permitti que o digamos, como demonstração da rectidão e zelo com que a Directoria gere os interesses que lhe confiastes.

## *OBJECÇÕES POR PARTE DO GOVERNO*

Para adoptar a deliberação da entrega do saldo, a Directoria teve necessidade de considerar seriamente os limites de suas attribuições e deveres, assim como os do Governo Imperial, visto que o seu Fiscal attribuiu á malversação dos Emgenheiros uma parte da quantia, a que a montam as contas, a qual, segundo a estimação de S. S., quasi cobria o saldo a pagar.

Na fórma dos Estatutos, o empregado do capital nas obras decretadas, a celebração de contractos de empreitada e sua execução pertence á Directoria com plenos poderes administrativos, sendo competente para tomar-lhe contas a Assembléa Geral dos Srs. Accionistas. Ao governo cabe a mais ampla fiscalisação sobre o modo como se desempenham os fins para que foi instituida a Companhia, e o direito de julgar, se o capital foi ou não empregado bona fide, *para pagar ou deixar de pagar os juros que garantio.*

Assim, são os Accionistas os competentes para haver de quem de direito o capital que a Directoria despender, e elles julgarem mal empregado, ou sem os poderes necessarios. Neste caso, compete ao Governo recusar a *pagamento dos juros* da parte do fundo social, cujo emprego é contestado.

Todavia, complicando-se a apreciação da gestão da empreza com um elemento de criminalidade, e imputação expressa de malversação levantada pelo Engenheiro do Governo contra o da Companhia entendeu a Directoria que acima de todas as considerações está a da moralidade publica, cruelmente ferida pela imputação, quando provada: e por este motivo, tendo poderes para pagar o saldo, e não podendo rete-lo, visto que julgou a accusação carecedora de provas, entretanto "não se tendo o Governo Imperial pronunciado ácerca da accusação de malversação que em verdade se existisse teria augmentado dolosamente o mesmo saldo, a Directoria (assim o disse em officio de 24 de Outubro) expoem a S. Ex. o ministro respectivo estas circunstancias, para que possa o Governo acautelar os direitos do Estado, como os entender e pelos meios que julgar proprios."

A resposta dada em aviso de 28 de Outubro foi que "póde-se lavrar a escriptura e pagar o saldo, por quanto não se priva assim o Governo de haver a restituição do mesmo saldo, quando se verifique a exactidão das arguições feitas contra o Engenheiro da Companhia pelo Fiscal."

O Governo Imperial ainda não formulou um juizo ácerca da malversação denunciada, de cuja procedencia podeis talvez formar opinião pela correspondencia official annexa ao Relatorio de Julho, e pela que depois se publicou, e ora vos é distribuida.

O saldo pago pertence ás contas do ultimo semestre que com este Relatorio vos são apresentadas, e tendes de examinar, e approvar ou glosar.

E' tão natural naquelles que honrastes com vossa confiança o desejo de ver declaradas as vossas impressões, sobre tão grave assumpto e ao mesmo tempo tem decorrido tão largo espaço depois da publicação dos documentos e debates da imprensa e do parlamento, que deve ser desculpado aos vossos mandatarios o desejo, que expressamente manifestam de que a nova commissão de contas examine com a possivel brevidade a questão, e vos habilite para

deliberar, se como a Directoria a mesma commissão julgar sufficientes os estudos feitos; ou no caso contrario para mandar instituir os exames que forem necessarios.

A responsabilidade, que sem duvida resulta da asserção de que ha seis annos a Directoria paga contas de construcção viciadas, sem te-lo suspeitado, não tem tão pouca importancia, que não desejem vê-la bem esclarecida homens que zelam sua dignidade.

Em consequencia, a Directoria requer que a Commissão de contas hoje eleita institua logo os seus exames e estudos, e ultimados elles, a habilite para convocar-vos á deliberar sobre as contas do semestre findo.

## *ESTRADA DE FERRO UTILISADA*

### *Receita e despeza*

| | |
|---|---|
| A renda bruta do semestre foi........................ | 751.886$539 |
| A despeza............................................ | 594.622$085 |
| Saldo creditado á garantia............................ | 157.264$454 |

## *ESTATISTICA DO TRAFEGO*

Transitaram no semestre — viajantes:

| | |
|---|---|
| De 1.ª classe ......... | 30,623 |
| De 2.ª " ......... | 32,079 |
| De 3.ª " ......... | 119,022 |
| Total......... | 181,724 |

Foram transportadas mercadorias.

| | |
|---|---|
| Taxadas a peso ......................... | 2.104,283 arrs. 7 lbs. |
| " por volume ........................ | 170,659 1/2 p. cubicos. |
| " por medida lienar .................... | 86,574 palmos. |

Com quanto na fórma do costume esteja appenso o relatorio do Director Delegado, que contém todos os esclarecimentos relativos ao trafego, a Directoria resumirá os factos capitaes.

## 1.ª *SECÇÃO E RAMAL DE MACACOS*

Sobre esta parte da linha nada de notavel ha que accrescentar ás informações contida sno ultimo relatorio. Vai correndo o terceiro anno, em que não occorreu interrupção do transito: continua-se a melhorar a linha e a providenciar que este estado de cousas se consolide e adquira permanencia.

## 2.ª *SECÇÃO*

A's 14 1|2 milhas em meado do anno estavam em serviço até a estação do Rodeio, annexou-se em Agosto a meia milha que conduz á Bifurcação da via provisoria sobre o tunel grande, e 11 milhas do outro lado da Serra, que terminam na Barra do Pirahy. O trabalho de consolidação do leito nos pesados aterros desta parte da linha que tem continuado a prestar-se ao serviço publico, não é ainda um trabalho concluido, as ultimas chuvas pesadas causa-

ram em alguns pontos, felizmente poucos, estragos notaveis que demonstram a necessidade de ampliar e melhorar as obras de protecção que não se tem cessado de estudar e construir. Felizmente tudo, e mesmo por seu pequeno numero os estragos parciaes causados, tudo affirma a esperança de uma completa consolidação que fará descer consideravelmente a despeza do costeio.

## *VIA PROVISORIA*

Foi tambem entregue em Agosto ao transito publico, que infelizmente tem sido interrompido mais de uma vez, em occasiões de chuvas pesadas. A experiencia vai mostrando que a inclinação dada aos taludes dos córtes nesta via provisoria, e que aos Engenheiros pareceu sufficiente não o era: dahi desabamentos, que nos tem causado serios prejuizos. Concorreu talvez para este máo resultado a forma para esta parte da linha. Esta fórma do contracto é sempre a que offerece mais eventualidades de imperfeição das obras; mas tratando-se de uma linha para fins provisorios, e em que havia especial vantagens de fixar previamente o custo, para estudar se ha meio de amortisa-lo, pareceu a excepção justificada. Hoje se se tratasse de uma estrada permanente, seria necessario um retoque em quasi todos os córtes; abreviando-se porém a conclusão do tunel grande que a inutilisará, tem parecido razoavel e sómente concertando os estragos que apparecem, vigiando a linha e utilisando-o com o minimo sacrificio possivel.

## *COMEÇO DA 3.ª SECÇÃO*

Estão promptas para o transito 4 1 2 milhas desde a Barra do Pirahy até a estação do Ypiranga igualmente concluida; parte de linha, que será mui brevemente aberta ao publico.

## *ESTRADA EM CONSTRUCÇÃO*

### *Tunel grande*

Dos 2,800 pés de tunel, que exigem revestimento de alvenaria por atravessarem granito decomposto ou stratificado, já estão revestidas 1,408, faltando revestir 1,392. Este trabalho, e o alargamento de menos de uma terça parte do tunel é o programma do anno de 1865, e espera-se que será cabalmente desempenhado antes do fim do anno. Ver-se-ha quanto esta esperança é fundada, comparando o serviço por fazer com o que se fez no semestre findo. Com effeito.

A 30 de Junho havia por alargar 4,406 pés de galeriá, e alargaram-se nos seis mezes 2,235, faltando a 31 de Dezembro 2,171 pés.

Havia 860 pés de tunel revestido: revestiram-se no semestre 548 pés que atravessaram os lugares mais difficeis e perigosos: ha que revestir 1,392 pés, muito mais facil, e permittindo por ser cada dia melhor a segurança, encetar o trabalho em maior numero de pontos.

## *3.ª SECÇÃO*

O minucioso relatorio do Engenheiro em Chefe (Appenso n.º 3) contém todos os esclarecimentos que podeis desejar ácerca desta parte do leito cuja construcção toca a seu termo. A não ser a indispensavel interrupção no assentamento dos trilhos para o lançamento de diversas pontes de ferro em grandes vãos de rios, sem duvida as locomotivas chegariam á estrada *União e Industria* no decurso do presente anno: aquellas interrupções porém são inevi-

taveis porque não ha meio de transportar as grandes peças de ferro para cada uma das pontes, se não pelos mesmos trilhos, á medida que de cada uma se approximarem. A Directoria dará a este trabalho o maior impulso que puder, certa que é da 3.ª Secção que a Companhia espera mais amplas remunerações.

### *4.ª SECÇÃO E COMPLEMENTO DA TERCEIRA*

Continuam a depender de deliberações dos Poderes do Estado.

Sala das sessões da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 28 de Janeiro de 1865.

*Christiano Benedicto Ottoni,*
Presidente.
*Domingos José de Campos Porto,*
Vice-presidente.
*Domingos Theodoro de Azevedo Paiva,*
Secretario interino.
*Joaquim Marques Baptista de Leão,*
Director.
*Antonio Martins Lage,*
Director.

# APPENSO N. 1.

## Balanço da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro Segundo, em 31 de Dezembro de 1864.

### ACTIVO.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Accionistas*: Por 60,000 acções emittidas | | 12.000.000$000 | |
| Entradas realisadas | | 10.800.000$000 | 1.200.000$000 |
| *Mauá Mac Gregor & Comp.*: Pelos fundos existentes neste Banco | | | 15.064$810 |
| *Governo Imperial*: Saldo do semestre passado | | 1.709.281$593 | |
| Importancia recebida neste semestre | | 247.483$728 | |
| | | 1.461.797$865 | |
| Pela garantia de juros neste semestre | 711.657$556 | | |
| Deduzindo o rendimento liquido dito | 157.264$454 | 554.393$102 | |
| Por transportes nos trens da Companhia | | 679$030 | 2.016.869$997 |
| *Governo Provincial*: Saldo do semestre passado | | 114.292$618 | |
| Pela garantia de juros neste semestre | | 106.360$656 | |
| Por transportes nos trens da Companhia | | 3.643$442 | 224.296$716 |
| *Emprestimo á provincia* | | | 25.301$367 |
| *Charles Pecher & Fils* — Frs. 60,000 | | | 21.302$005 |
| *L. Hollingsworth* — Ds. 12 770,44 | | | 9.045$370 |
| *Fairbairn Engineering Company* — £s. 14.153,19,2 | | | 125.443$489 |
| *Empresarios do Ramal* | | | 2.425$691 |
| *Antonio Tavares Guerra Filho* | | | 4.030$490 |
| *Fretes a cobrar* | | | 5.126$630 |
| *Caixa* | | | 79.172$837 |
| *Apolices* (Por 7) | | | 7.000$000 |
| *Acções da Companhia*: Por 1,030 que representam fundo de reserva | | | 176.076$050 |
| *Proprios da Companhia* | | | 1.557.570$801 |
| *Officinas* | | | 203.611$669 |
| *Deposito* | | | 125.515$982 |
| *Material encommendado* | | | 658.988$887 |
| *Coke* — 1,191 tons | | | 33.741$612 |
| *Carvão* — 680 ditas | | | 13.769$702 |
| *Trem rodante* | | | 1.039.802$341 |
| *Ramal dos Macacos* | | | 56.878$169 |
| *Linha provisoria* | | 284.012$023 | |
| Deduzindo o producto da taxa addicional | | 46.171$606 | 237.840$417 |
| *Custo da estrada*: A saber: | | | |
| 1ª secção: Saldo do semestre passado | | 5.381.065$343 | |
| 2ª secção: Idem | 10.765.661$943 | | |
| Serviço do empreiteiro Jacob Humbird | 292.475$721 | | |
| Idem, idem Lagorbe Felix | 25.687$000 | | |
| Material e obras diversas | 53.834$661 | | |
| | 11.137.659$325 | | |
| Deduzindo a importancia recebida pelo praso de terra n. 1 na barra do Pirahy | 2.556$000 | 11.135.103$325 | |
| 2ª secção: Até o semestre passado | 1.364.451$562 | | |
| Serviço do empreiteiro A. T. do Amaral | 328.965$296 | | |
| Idem, idem J. P. D. Faro | 28.978$925 | | |
| Idem, idem P. A. de Souza Coutinho | 21.841$071 | | |
| Material, obras diversas, etc. | 11.225$036 | | |
| | 1.755.461$890 | | |
| Deduzindo a differença para mais, na importancia carregada por cauções | 7.543$952 | 1.747.917$938 | 18.264.086$606 |
| *Armazem de Sapopemba* | | | 21.000$000 |
| *Estação da Côrte* | | | 365.619$550 |
| " de S. Francisco Xavier | | | 1.955$040 |
| " do Engenho Novo | | | 10.834$000 |
| " de Cascadura | | | 10.939$000 |
| " de Maxambomba | | | 10.834$000 |
| " de Queimados | | | 11.058$964 |
| " de Belém | | | 50.524$000 |
| " da Bifurcação | | | 3.041$960 |
| " de Macacos | | | 4.325$366 |
| " de Rodeio | | | 32.721$580 |
| " dos Mendes | | | 16.716$600 |
| " de Sant'Anna | | | 4.953$540 |
| " do Pirahy | | | 43.632$530 |
| " do Ypiranga | | | 14.816$000 |
| " do Desengano | | | 5.000$000 |
| " Imperial | | | 28.624$934 |
| *Administração central*: Até o semestre passado | | 426.333$220 | |
| Neste semestre | | 25.162$453 | 451.495$673 |
| *Explorações e estudos*: Até o semestre passado | | 823.244$504 | |
| Neste semestre | | 52.483$886 | 875.728$390 |
| *Instrumentos de exploração* | | | 6.842$761 |
| *Utensilios* | | | 17.132$032 |
| *Machinas Edmonson* | | | 6.351$954 |
| *Mobilia* | | | 17.786$500 |
| *Cavalgaduras* | | | 5.585$000 |
| *Despezas do emprestimo* | | | 902.222$444 |
| | | | 29.022.703$456 |

### PASSIVO

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Capital* — Representado por 60,000 acções | | 12.000.000$000 | |
| Realisado pelo emprestimo de Londres | | 12.666.666$666 | 24.666.666$666 |
| *Emprestimo de Londres.* — Por 1.526,500 £ a 27 d. | | 13.568.889$110 | |
| Valor real levado a capital | | 12.666.666$666 | 902.222$444 |
| *Premios de acções* | | | 2.507$000 |
| *Differença de cambios* | | | 111.340$023 |
| *Valores depositados* | | | 104.929$891 |
| 1º *Dividendo.* — Resto a pagar | | | 638$400 |
| 2º " " " | | | 287$550 |
| 3º " " " | | | 272$850 |
| 4º " " " | | | 346$410 |
| 5º " " " | | | 253$800 |
| 6º " " " | | | 408$880 |
| 8º " " " | | | 4$550 |
| 9º " " " | | | 1.278$550 |
| 10º " " " | | | 391$300 |
| 11º " " " | | | 277$550 |
| 12º " " " | | | 377$750 |
| 13º " " " | | | 1.533$050 |
| 14º " " " | | | 350$350 |
| 15º " " " | | | 1.351$850 |
| 16º " " " | | | 1.779$050 |
| 17º " " " | | | 2.403$500 |
| 18º " " " | | | 4.957$300 |
| 19º " " a pagar em Janeiro proximo | | | 372.300$000 |
| *Fundo de reserva.* — Empregado em 1,030 acções | | 176.076$050 | |
| Por empregar | | 132.611$490 | 308.687$540 |
| *Letras a pagar* | | | 236$600 |
| *Fretes a pagar* | | | 7.325$820 |
| *Pagamentos em suspenso* | | | 9.933$118 |
| *Caução dos emprestimos* — Até o semestre passado | | 591.136$830 | |
| Deduzido neste semestre | | 26.396$158 | |
| | | 564.740$672 | |
| Pela caução do empreiteiro Jacob Humbird | | 31.268$578 | |
| Idem, idem Angelo Thomaz do Amaral | | 31.400$422 | |
| Idem, idem João Pereira Darrigue Faro | | 3.828$373 | |
| Idem, idem Pedro A. de Sousa Coutinho | | 3.923$385 | |
| Idem, idem de B. Warner & Bernachot | | 4.108$999 | |
| | | 639.270$429 | |
| Juros a pagar | | 19.520$639 | 658.791$068 |
| *Vendas em leilão* | | | 99$820 |
| *Credores diversos* | | | 64.737$060 |
| *Knowles & Foster* £ 2184,16,7 | | | 18.160$654 |
| *Mauá, Mac-Gregor & C. de Londres* £ 597,3,5 | | | 4.444$708 |
| *Juros do emprestimo.* — Até o semestre passado | | 925.059$000 | |
| Neste semestre | | 308.353$000 | 1.233.412$000 |
| *Amortisação* — Até o semestre passado | | 402.518$411 | |
| Neste semestre | | 137.402$919 | 539.921$330 |
| *Ganhos e Perdas — Saldo por dividir* | | | 75$024 |
| | | | 29.022.703$456 |

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1864.

S. E. O.

*José Torquato de Faria*, guarda-livros chefe da contabilidade.

## APPENSO N. 1. — A.

Demonstração da conta de ganhos e perdas no semestre de Julho a Dezembro de 1864.

| DEBITO. | | |
|---|---|---|
| *Custeio da estrada.* — A saber: | | |
| Trafego e estações | 146:456$710 | |
| Reparos e conservação | 239.458$383 | |
| Administração do trafego | 26.071$439 | |
| Officinas | 96.304$798 | |
| Combustivel | 59.199$501 | |
| | 567.490$751 | |
| Deduzindo parte do custo de 18 wagons construidos nas officinas, pertencente ao trem rodante | 10.819$090 | 556.671$661 |
| *Administração da central.* — Por 13/64 das despezas em Julho | 1.015$970 | |
| Por 17/64 das despezas desde Agosto | 7.659$665 | 8.675$635 |
| *Juros.* — Saldo desta conta | | 15.264$150 |
| *19.º dividendo.* — De 60.000 acções a 6$205 | | 372.300$000 |
| *Fundo de reserva.* — A saber: | | |
| Quota correspondente a 1/10 % ao anno, do capital | 12.333$333 | |
| Multas cobradas | 151$000 | 12.484$333 |
| *Juros do emprestimo.* — Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1:526.500 e 1 % de commissão de pagamento dos mesmos, £ 34.689—14—3 a 27 d. | | 308.353$000 |
| *Amortisação.* — Pelos fundos destinados á amortisação neste semestre | | 137.402$919 |
| *Costeio do ramal.* — Pelo deficit da renda do ramal neste semestre | | 1.526$606 |
| *Governo Imperial.* — Pelo rendimento liquido neste semestre | | 157.264$454 |
| *Saldo por dividir* | | 75$024 |
| | | 1.570.017$482 |

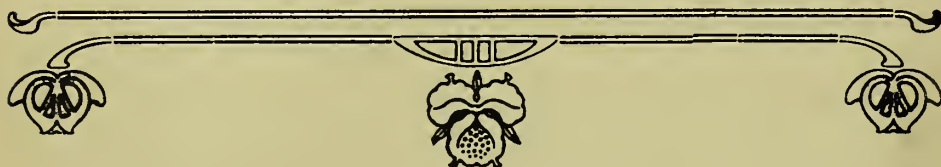
| CREDITO | | | |
|---|---|---|---|
| *Saldo do semestre passado* | | | 112$731 |
| *Rendimento da estrada.* — A saber: | | | |
| Passagens | | 216.187$702 | |
| Fretes | | 567.839$590 | |
| Armazenagem | | 775$590 | |
| Multas | | 151$000 | |
| Telegrapho | | 1.123$204 | |
| | | 786.077$086 | |
| Deduzindo o producto da taxa addicional | | 46.171$606 | 739.905$480 |
| *Renda de predios e terrenos.* — Liquido | | | 4.209$284 |
| *Vendas em leilão.* — Producto da venda em leilão, de ferro velho | | | 411$500 |
| *Lucros eventuaes.* — Producto de material inutilisado, vendido | | | 1.920$265 |
| *Restituição de direitos.* — Pelos recebidos d'alfandega | | | 5.299$210 |
| *Multas de acções.* | | | 10$000 |
| *Indemnisações* | | | 130$800 |
| *Conta de garantia.* — A saber: | | | |
| Pela garantia do Governo Provincial neste semestre de 2 % do capital das acções | | 106.360$656 | |
| Idem do Governo Imperial de 5 % idem idem | 265.901$637 | | |
| Idem idem de 7 % do emprestimo | 445.755$919 | 711.657$556 | 818.018$212 |
| | | | 1.570.017$482 |

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1864. S. E. O. *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

**APPENSO N. 2**

## ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

# RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO NO SEMESTRE DECORRIDO DO
1.º DE JULHO A 31 DE DEZEMBRO DE 1864

Illms. Srs. Presidente e Directores.

Cumprindo o dever de apresentar-vos o relatorio da parte desta estrada, entregue ao trafego desde a Côrte até á Barra do Pirahy, contendo a estatistica e as occurrencias havidas no serviço durante o 2° semestre findo em 31 de Dezembro de 1864, começarei a occupar a vossa attenção com o que se refere á linha.

## 1.ª SECÇÃO.

Continuaram os trabalhos de alteamento da linha e acham-se quasi concluidos, importaram elles no semestre em 12:038$499.

Fizeram-se diversas substituições de trilhos velhos por novos, montando o seu numero a 474 em uma extensão de 3,136 metros; destes apenas 59 foram dos americanos.

Igualmente collocaram-se 1,854 dormentes novos em substituição de outros arruinados, e outros em vias novas, taes como em S. Diogo, e no lugar da coberta de carros na estação da Côrte; no ramal de Macacos 110, e da Bifurcação do Rodeio 314, ao todo 2,378.

Deu-se começo aos trabalhos da fundação da ponte de S. Pedro, achava-se em 31 de Dezembro quasi concluida a collocação das estacas para receber os 3 pegões de alvenaria; o custo destes trabalhos até aquella data montavam a 16:904$635.

As cercas continuam a ser cuidadas devidamente; já temos uma boa extensão dellas vivas em bom estado, e continua-se a plantar o resto.

## 2.ª SECÇÃO

Continuam em grandes reparações os aterros da Serra, fizeram-se obras importantes de segurança na maior parte delles, o que motivou um augmento de despeza no semestre de 42:078$773.

As chuvas de 27 a 29 de Dezembro causaram grandes estragos nos aterros das divisões 4ª, 7ª e 9ª e entre os tuneis 9 e 11 nas divisões 13 e 14.

Os tuneis foram sempre devidamente visitados, e offerecem toda a segurança.

Os trabalhos da 10ª divisão de que vos fallei no relatorio passado tem sido executados. Os boeiros de esgoto estavam quasi concluidos quando o empreiteiro Benjamim Warner abandonou a obra; mas segundo informação do Inspector do trafego não prejudicou isto á companhia por quanto sendo a obra paga por trabalho feito, nada havia de mais recebido o empreiteiro; a caução existente nos cofres da Companhia na importancia de 1:283$000 servio para pagar os salarios dos trabalhadores que alli se achavam. A excavação do córte para afastamento da linha na mesma divisão continuou a ser feita; importaram estes trabalhos no semestre, em 15:103$313, importancia tirada

do fundo de reserva a cuja conta foi lançada, bem como a de 8:915$000 dos boeiros e esgotos citados.

*Linha Provisoria.*

A natureza desta parte da linha sempre fez prever que nos tempos das aguas daria ella serios cuidados, e assim aconteceu com as chuvas de Dezembro, em que uma grande parte dos altos córtes desabaram obstruindo o leito da estrada em grande extensão, e impedindo a circulação dos trens por 7 dias. Não houve felizmente accidente algum a lamentar visto que as quedas das terras se deram antes da passagem dos trens, e além disso houve toda a vigilancia para evitar qualquer desastre. Foi impossivel haver circulação dos trens de cargas durante esse tempo; para os de viajantes fez-se o serviço com baldeações. A 5 do corrente foi restabelecido o transito, e até ao fazer este nada mais occorreu de importante. Dos Mendes até a Barra tambem houveram dous desmoronamentos importantes, entre Sant'Anna e Mendes, perto da ponte denominada do Cunha, mas ahi foi removido immediatamente todo o material que havia cahido.

| | | |
|---|---|---|
| A despeza geral da linha montou a rs. ........... | | 239.459$303 |
| Sendo: | | |
| Reparações ordinarias da 1ª e 2ª secções ........... | | 130.273$233 |
| Idem extraordinaria 1ª secção ........... | 52.170$827 | |
| Idem extraordinaria 2ª secção ........... | 57.014$243 | 109.185$070 |

As despezas extraordinarias da 2ª secção no semestre passado foram lançadas a conta de capital, este semestre sendo ellas no valor de 57.014$243 levadas á conta de costeio, bem como a despeza da ponte do Rio de S. Pedro e o prolongamento da linha desde o Rodeio até á Barra, fez esta elevar-se a mais 73.126$905 na parte relativa a reparos e conservação.

Todos os taludes na 2ª secção tem sido e continuam a ser revestidos com pedra secca.

Tendo a 1ª secção durante 5 annos obtido diversos melhoramentos com os quaes offerece actualmente bastante segurança em toda a sua extensão, tenho recommendado á Inspectoria Geral do Trafego de reduzir o mais possivel o pessoal empregado na conservação da mesma. Esta minha recommendação data de 31 de Março de 1864, e tem sido repetida.

*Serviço de tracção.*

As despezas feitas nas officinas no semestre findo em 31 de Dezembro proximo passado montaram a 113.087$077, que se dividem pela seguinte fórma:

| | | |
|---|---|---|
| Para o trem rodante, reparação ........................ | | 88.025$208 |
| Idem, construcção de 17 wagons novos de cargas ............................ | 8.646$921 | |
| Idem, construcção de 1 wagon de 3ª classe por ............................ | 2.172$169 | 10.819$090 |
| *A transportar* ........................................ | | 98.844$298 |

| | |
|---|---|
| *Transporte* | 98:844$298 |
| Construcções diversas, como montagem do grande torno, cobertas para as machinas etc | 7.295$277 |
| Objectos para o serviço da linha | 6.305$222 |
| Idem para as Estações | 111$674 |
| Idem para o Telegrapho | 530$606 |
| | 113.087$077 |

As despezas relativas ao trem rodante divide-se pela seguinte fórma:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Locomotivas.* | Grandes reparações | 9.400$819 | |
| | Substituição de molduras | 5.514$978 | |
| | Collocação de freios | 382$176 | 15.297$973 |
| *Wagons.* | Grandes reparações | 3.429$740 | |
| | Substituição de molduras | 2.213$334 | |
| | Collocação de freios | 2.203$862 | |
| | Construcção de 17 wagons novos para cargas | 8.646$921 | |
| | Idem de 1 wagon de 3.ª classe para 1.ª. | 2.172$169 | |
| | Conservação ordinaria | 64.880$299 | 83.546$325 |
| | | | 98.844$298 |

Na cifra 98.844$298 estão comprehendidas as seguintes quotas de despezas feitas com as reparações das machinas empregadas tanto na linha provisoria como no Ramal dos Macacos, a saber:

| | |
|---|---|
| Para a parte do Ramal dos Macacos | 1.747$297 |
| " " da linha provisoria | 2.219$903 |
| | 3.967$200 |

As 22 locomotivas de que trata o ultimo relatorio conservaram-se dividamente em estado de serviço, excepto duas do systema inglez a Brasil e Paulista.

A primeira acha-se em grande reparação, e a segunda tem de collocar um novo eixo motor.

Passaram por grandes reparações as machinas Imperador, Brasil, Fluminense e Industria.

As principaes reparações feitas nas locomotivas foram:

25 molduras novas em 7 dellas.

1 roda nova dianteira em 1 das americanas.

258 tubos novos de metal nas caldeiras das machinas do systema inglez.

Pintura de 5 locomotivas.

Collocaram-se em cada uma das locomotivas americanas um freio supplementar, e augmentou-se o jogo das rodas dianteiras para prestarem-se ao serviço da linha provisoria.

Os wagons compõem-se do numero indicado no relatorio passado, e de mais 1 wagon novo de 3ª classe para viajantes, e 17 wagons fechados para mercadorias todos feitos nas officinas; importou o de 3ª classe em 2.172$169, e os 17 de cargas incluindo os estragos e rodas em 13.746$921 isto é em 809$000 cada um destes. Estão se completando mais 3 de cargas, e preparam-se mais 25 para os quaes se encommendaram da Belgica os estrados e rodas.

O total dos wagons é portanto de:

| | | |
|---|---|---|
| 1ª Classe ........................ | 14 | |
| inclusive o Imperial. | | |
| 2ª " ........................ | 18 | |
| 3ª " ........................ | 15 | |
| " mixtos de correio e 2ª classe.... | 2 | |
| 49 de viajantes. | | |
| De mercadorias fechados .......... | 126 | |
| " " abertos ............ | 13 | |
| " animaes ...................... | 12 | |
| " bagagens ...................... | 10 | |
| " conduzir madeiras e trilhos .... | 22 | |
| " " lastro ................ | 38 | |
| " " polvora .............. | 1 | 222 |
| | | 271 |

Dos 112 de mercadorias constantes do ultimo relatorio, 3 ficaram fóra do serviço por acharem-se completamente inutilisados.

Fizeram-se grandes reparações em 1 wagon de 1ª classe e em 2 de 2ª.

Construcção de 1 dito de 3ª e de 17 ditos de cargas.

Colocação de 17 freios, 12 dos quaes fabricados nas officinas.

Fabricação e collocação de 142 correntes de engate.

Substituição de 73 mollas.

Idem de 72 molduras de rodas.

Pinturas em 3 wagons de 1ª classe.
" 3 " 2ª "
" 24 " mercadorias.
" 2 " bagagens.

A affluencia de mercadorias no fim do semestre, a não haver nas officinas a actividade que houve na promptificação de wagons com freios para o serviço da linha provisoria e da 2ª secção, daria causa a ficar mal desempenhado o serviço do transporte das mesmas, o que felizmente se não deu.

As machinas ferramentas existentes nas officinas acham-se em bom estado.

Concluio-se a montagem do grande torno para rodas das locomotivas, e igualmente a coberta no lugar onde foi elle çollocado, o seu custo total é de 15.209$848, sendo 10.000$000 o custo do torno com todas as suas despezas, desde a Belgica até aqui, e 5.209$848 trabalhos de erecção inclusive....... 2.043$550 custo de grandes pedras de cantaria lavrada sobre as quaes foi assentado. E' uma peça muito importante e talvez a unica deste genero nas officinas do paiz.

Durante o semestre foram feitos nas officinas para o serviço do telegrapho 21,300 rebites, 2,189 parafusos diversos, cortaram-se 3,000 ditos; e preparou-se uma grande porção de postes de madeira para a parte superior dos postes de ferro galvanisados.

O consumo de combustivel para as machinas foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Coke—1,852 tons., 1 quint., 2 arrs. e 1 lib. ................ | 49.068$714 |
| Carvão—462 tons., 12 quints., 2 arrs. e 12 libs. .......... | 10.130$787 |
| | 59.199$501 |

Para as machinas empregadas no ramal dos Macacos, o seguinte:

| | |
|---|---|
| Coke—39 tons., 18 quints., 1 ar. e 10 libs. ................ | 1.042$811 |
| Carvão—6 tons., 9 quints., 1 ar. 14 libs. .................. | 138$212 |
| | 1.181$023 |

O deposito de combustivel está convenientemente supprido. Existe nelle grande quantidade de moinha, a qual tem sido difficil vendê-la mesmo por preço muito modico.

Experimentou-se ultimamente uma qualidade de carvão belga. O resultado quanto á força, e economia no consumo foi satisfactorio; mas apresenta o inconveniente de queimar muito as grelhas.

## ESTAÇÕES.

O serviço das estações vai sendo feito regularmente.

As estações dos Mendes, Sant'Anna e Barra do Pirahy começaram a funccionar no dia 7 de Agosto proximo passado; o serviço dellas tem marchado sem inconveniente algum.

Acha-se quasi concluida a nova estação de Belém, e montava o seu custo em 31 de Dezembro proximo passado em 17.337$682.

Concluio-se o assentamento do grande girador nesta estação e funcciona perfeitamente.

O pessoal das estações consta da tabella annexa.

## SERVIÇO DOS TRENS.

Desde o 1 de Julho até 7 de Agosto, entre o Rodeio e Barra do Pirahy, só houve transporte de materiaes. O de mercadorias e viajantes installou-se a 8.

O numero total dos trens que durante o semestre percorreram a linha foi de 1,620 divididos como se segue, considerando-se cada trem uma viagem redonda.

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes ........................ | | 1.115 |
| Idem de mercadorias ........................ | | 196 |
| Idem de lastro na 1ª Secção ................ | 153 | |
| Idem de lastro na 2ª Secção ................ | 156 | 309 |
| | | 1.620 |
| No semestre anterior ........................ | | 1.479 |
| Differença para mais ........................ | | 141 |

O numero de wagons rebocados segundo o mappa da Inspectoria foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Wagons de viajantes ..................... | 18.302 |
| " " mercadorias ................. | 10.734 |
| " " lastro ........................ | 3.231 |
| | 32.267 |

O transporte de mercadorias augmentou consideravelmente durante os tres ultimos mezes do semestre.

Em Novembro houveram dias com um movimento de 80 a 91 wagons carregados. Diversas vezes teve-se de fazer o serviço aos domingos e dias sartificados, e até alta noite.

A passagem pela linha provisoria não deu lugar a accidente algum; apenas houveram algum descarrilhamentos, mas que não causaram receio de desastre algum, attendendo á cautella com que é o serviço alli feito, á pouca velocidade na marcha dos trens naquelle lugar, e á continuada vigilancia.

| | | |
|---|---|---|
| O movimento das mercadorias taxadas á peso elevou-se a .......................... | 2.104.283 | ars. 7 libs. |
| Idem por palmo cubico ...................... | 170.659 ½ | |
| " " " linear .................... | 86.574 | |

O algarismo 2.104,283 ars. 7 libs. comprehende 1.184,912 ars. e 20 libs. de café vindo do interior, ou 296,228 saccos daquelle genero.

Elevou-se pois o transporte das mercadorias taxadas por peso a 344,499 ars. mais que no 2º semestre do anno de 1863, e a 715,755 ars. mais do que no 1º semestre do anno passado.

O numero de viajantes foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Viajantes de 1ª classe ................. | 30.623 |
| " 2ª " ................. | 32.079 |
| " 3ª " ................. | 119.022 |
| | 181.724 |

Superior ao ultimo semestre 9.751 viajantes em todas as classes e 18.282 mais que no 2º semestre de 1863.

### Serviço do Telegrapho.

Transmittiram-se durante o semestre 43,915 communicações comprehendendo 188,046 palavras, e 88,949 signaes.

As communicações e palavras dividem-se do seguinte modo.

| | Communicações. | Palavras. |
|---|---|---|
| Serviço da Companhia ............. | 43.506 | 178.319 |
| " de particulares ............. | 409 | 9.727 |
| | 43.915 | 188.046 |

As 409 communicações particulares produzirão uma renda de 1.151$300, ertencendo 28$096 á renda do Ramal dos Macacos.

| | |
|---|---|
| A despeza feita com este serviço durante o semestre montou a | 9.809$848 |
| que se acha lançada á conta de Trafego e Estações, e foi ella como se segue. | |
| Com o pessoal empregado nas diversas estações ............ | 8.405$770 |
| Com material empregado nas reparações .................... | 1.404$078 |
| | 9.809$848 |

Quanto ao pessoal, existem ainda parte dos inconvenientes de que vos dei conhecimento no ultimo relatorio, inconvenientes que se procura fazer desapparecer.

O material acha-se em bom estado excepto as partes de madeiras superiores dos postes, que tem sido e continuam a ser substituidas por outras de madeiras do paiz, e que offerecem maior duração.

O desenvolvimento deste serviço, principalmente pelo augmento de numero de trens cuja circulação exige frequentes communicações que interrompem outras de serviço, reclamam uma alteração no actual systema de apparelhos. Estuda-se o meio mais conveniente e economico para se pôr em pratica.

### Inspectoria Geral do Trafego.

Nada tenho a accrescentar ao que vos disse no ultimo relatorio.

O Chefe desta repartição continua a desempenhar satisfactoriamente as suas funcções.

### Contadoria.

A verificação das diversas peças de contabilidade, e arrecadações da renda pelas diversas estações continua a ser feita nessa contadoria com toda a minuciosidade.

Não obstante o grande desenvolvimento do trafego que muito contribue para o augmento dos trabalhos nessa repartição, mesmo assim os seus trabalhos acham-se em dia.

## Estatistica do Trafego.

Appensos a este relatorio achareis os mappas A. B. e C. pelos quaes conhecereis tanto o movimento de viajantes e mercadorias em ambas as direcções, como tambem o resultado da receita e despeza do trafego durante o semestre findo.

O transporte de mercadorias foi superior ao do 2º semestre de 1863 em 344,499 arrobas, e ao 1º semestre de 1864 em 715,755 arrobas além dos transportes de trilhos e materiaes para a 3ª secção, o que tudo produzio 561:706$010, inclusive 6:133$580 provenientes desses transportes.

O total de viajantes elevou-se a mais 9,751 viajantes do que no 1º semestre de 1864, e 18,282 do que no 2º semestre de 1863, produzindo........ 216:187$702.

O balanço da receita e despeza do trafego mostra que foi o total daquella de 786:077$086, superior á do semestre passado 314:367$361, augmento produzido não só pelo prolongamento da distancia percorrida que augmenta a taxa do frete; pela taxa addicional pelo transporte pela linha provisoria que contribuio com 46:171$606; e que são lançados a credito da conta da linha provisoria diminuindo o seu custo, como tambem pela maior quantidade de transportes effectuados tanto de viajantes como de mercadorias já mencionados, sendo portanto a receita do trafego, abatida a quota da linha provisoria, 739:905$480, como vereis do appenso C.

A despeza subio a 556:671$661, superior á do ultimo semestre 149:144$002.

Este augmento de despeza explica-se com os seguintes algarismos que constituem despezas extraordinarias e indispensaveis sem as quaes seria o costeio ordinario muito inferior. A saber:

| | |
|---|---|
| Despezas extraordinarias com as consolidações dos aterros da 2ª secção desde a Bifurcação até o Rodeio; despeza esta que no semestre passado foi levada a c/ de capital, e que no presente subindo ella á 42:018$773 sahio da renda .............. | 42:018$773 |
| Idem com trabalhos extraordinarios na linha provisoria... | 8:781$745 |
| Conservação ordinaria da linha provisoria durante o semestre, tendo sahido no semestre passado da c/ de capital e neste da renda ........................................ | 4:059$700 |
| Reparações da parte da linha aberta ao trafego neste semestre desde o tunel n. 13 até á Barra ..................... | 6:213$725 |
| Despezas com as tres novas estacões dos Mendes 1:921$330, Santa Anna 2:214$870, e Barra do Pirahy 8:132$310 (pessoal) | 12:268$510 |
| Custo das obras da ponte de S. Pedro — 1ª secção ...... | 16:904$635 |
| Custo das obras da nova estação de Belém .............. | 17:337$421 |
| Idem de objectos fornecidos pelo deposito ás estações dos Mendes 1:864$001, Santa Anna 1:231$233, e Barra do Pirahy 2.877$703 .......................................... | 5:973$837 |
| Augmento no consumo de combustivel proveniente de maior extensão de linha percorrida e maior numero de trens em serviço ................................................ | 19:076$856 |
| Idem nas despezas das officinas por varias obras feitas no semestre ................................................ | 27:023$517 |
| | 159:658$719 |

Todas estas parcellas explicam perfeitamente o augmento da despeza neste semestre.

| | |
|---|---|
| O saldo a favor da receita foi de .......... | 183.233$819 |
| O rendimento do Ramal dos Macacos foi de. | 10.043$326 |
| O costeio .................................. | 13.018$431 |
| Deficit .................... | 2.975$105 |
| Sendo por c/ dos emprezarios .............. | 1.448$799 |
| Idem da Companhia, e levado a c/ de Ganhos e Perdas .................................. | 1.526$306 |
| | 2.975$105 |

O movimento de passageiros em ambas as direcções foi a seguinte:

| | |
|---|---|
| De 1ª classe ............................. | 1,301 |
| De 2ª dita ............................... | 2,336 |
| De 3ª dita ................................ | 6,173 |
| | 9,810 |

9,810 ou 6,156 menos que no semestre passado.

Estes algarismos bem como os das mercadorias que se seguem já se acham englobados na estatistica geral do trafego.

Transportaram-se de mercadorias taxadas a peso 369,202 arr. 25 lib.
Idem por palmos cubicos ........................ 19,824
Idem por palmos lineares .......................... 2,217

Ambos os transportes diminuiram do semestre ultimo. O de mercadorias, 122,321 arr. e 6 libs. e o de viajantes 6,157 viajantes.

## Accidentes.

O unico de alguma importancia foi no dia 5 de Dezembro proximo passado, do encontro de uma machina especial que partindo de Belém para Macacos para tomar o trem de cargas, abalroou com o trem ordinario de viajantes, que partira da Bifurcação. Os machinistas conductores das machinas portaram-se perfeitamente na occasião de avistarem-se, podendo contel-as tanto quanto lhes foi possivel para evitar os terriveis effeitos que poderiam resultar do forte encontro que as mesmas teriam. O choque foi insignificante e delle além de algumas avarias nas duas machinas, apenas causou ligeiras contusões nos dous machinistas, foguistas, e em um ajudante de chefe de trem. Um descuido incomprehensivel da parte do empregado que servia de agente na estação de Belém foi que deu motivo a semelhante acontecimento. Foi elle demittido do serviço da Companhia.

Houveram mais os tres seguintes:

Ao passar pela cancella do Largo da Providencia, o trem da Serra n. 1, do dia 10 de Outubro, uma preta que alli se achava da parte da rua, illudindo a vigilancia do guarda abrio uma das meias cancellas de modo que foi esta de encontro ao trem, do que resultou algumas avarias em um carro, e ficar

o apontador Ripper de Castro. A preta foi presa e remettida a autoridade policial competente. Dentro de alguns dias restabeleceu-se o ferido .

O guarda freio do trem da Serra n. 2, do dia 26 de Outubro, José Pereira da Silva, ao passar o trem sob o viaducto que ha perto da estação de Sant'Anna, tocou com a cabeça na parte superior do mesmo, ficando com ella quebrada. Recolhido á Misericordia, apresentou-se curado dahi a poucos dias, e continua no serviço da Companhia. Este accidente foi devido a um descuido da victima, que ia sobre o wagon, de costas par a a frente do trem, occupado em arranjar a corda que põe o trem em communicação com a machina.

A 14 de Novembro cahio de um carro do trem de lastro no aterro de S. Pedro o trabalhador Custodio José Ferreira, do que lhe resultou ficar ferido o apontador Ripper de Castro. A preta foi presa e remettida a autoridade bastante maltratado. O trem achava-se na linha sem machina, e vindo esta de Belém, ao unir-se a elle, deu um choque nos wagons, do qual resultou cahir não só o trabalhador Ferreira como outro mais. E' o segundo accidente desta especie que se dá com o trem de lastro, devido em parte á imprudencia dos trabalhadores sentarem-se nas bordas dos wagons, a despeito das recommendações feitas em contrario, e em seu proprio interesse.

**Administração Central.**

Os trabalhos da secretaria acham-se em devida ordem, e a escripturação em dia.

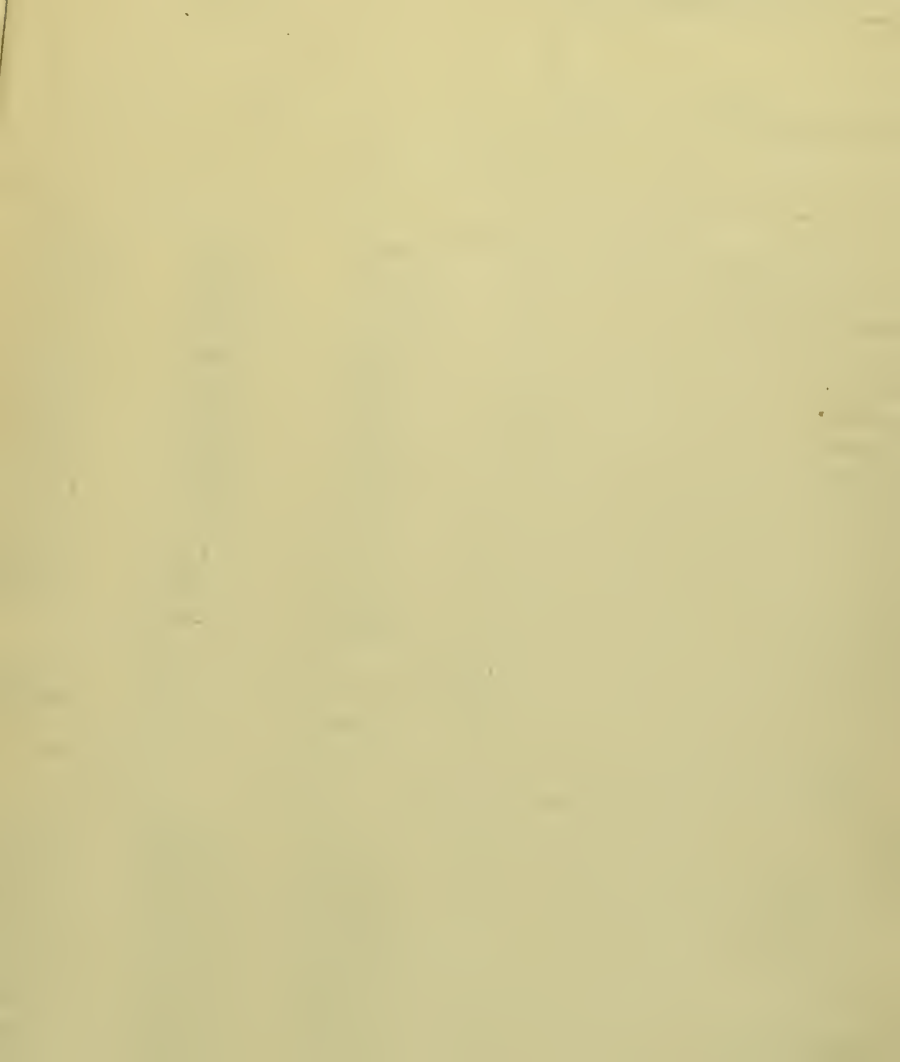
O pessoal tem sabido corresponder á differença que para com elle teve ultimamente a directoria.

Concluo, Srs. Directores, pedindo-vos desculpa das muitas lacunas que podereis encontrar neste meu trabalho, devidas á falta de todos os dados que são indispensaveis colher para que elle possa ser completo, o que se não é impossivel obter dentro do curto periodo do 1° do corrente até hoje, é ao menos difficil, quando o trafego e todos os mais serviços se tem desenvolvido em tamanha escala.

Renovo aos Srs. Presidente e Directores meus collegas, os meus sinceros agradecimentos pela coadjuvação que sempre me têm prestado para o cumprimento de meus deveres, e as repetidas provas de confiança que me continuam a dar reelegendo-me para o cargo de Delegado.

Sala das Sessões da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 28 de Janeiro de 1865.

Joaquim Marques Baptista de Leão.

DIRECTOR DELEGADO

# Movimento e rendimento de viajantes no 2°. se

| DESIGNAÇÃO. | CORTE. | | | | S. CHRISTOVÃO. | | | | S. FRANCISCO XAVIER. | | | | ENGENHO NOVO. | | | | CASCADURA. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe |
| **MOVIMENTO.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Côrte | | | | | 326 | 69 | 145 | 540 | 700 | 757 | 2.708 | 4.165 | 5.969 | 4.086 | 16.787 | 26.842 | 1.794 | 1.603 | 9.326 |
| S. Christovão | 889 | 57 | 188 | 1.134 | | | | | 6 | 29 | 78 | 113 | 181 | 205 | 954 | 1.340 | 165 | 152 | 679 |
| S. Francisco Xavier | 876 | 891 | 3.409 | 5.176 | 3 | 5 | 174 | 182 | | | | | 9 | 5 | 62 | 76 | 27 | 14 | 265 |
| Engenho Novo | 6.129 | 4.011 | 16.731 | 26.871 | 26 | 24 | 160 | 210 | 6 | 6 | 25 | 37 | | | | | 133 | 63 | 563 |
| Cascadura | 1.916 | 1.597 | 9.853 | 13.366 | 27 | 54 | 366 | 447 | 21 | 14 | 203 | 238 | 172 | 37 | 778 | 987 | | | |
| Sapopemba | 801 | 1.066 | 3.765 | 5.632 | 47 | 28 | 321 | 396 | 8 | 9 | 45 | 62 | 25 | 25 | 174 | 224 | 34 | 40 | 236 |
| Maxambomba | 596 | 891 | 3.789 | 5.276 | 32 | 46 | 461 | 539 | | 4 | 16 | 20 | 3 | 6 | 35 | 44 | 4 | 13 | 38 |
| Queimados | 213 | 521 | 1.610 | 2.344 | 2 | 1 | 7 | 10 | | 2 | | 2 | | 1 | 47 | 48 | | 8 | 24 |
| Belém | 289 | 653 | 1.404 | 2.346 | 1 | | 11 | 12 | | 1 | 4 | 5 | | 3 | 24 | 27 | 2 | 2 | 24 |
| Bifurcação | 10 | 2 | 53 | 65 | | | | | | | | | | | | | 1 | | |
| Macacos | 466 | 758 | 1.990 | 3.214 | | 3 | 12 | 15 | | | 4 | 4 | | | 12 | 12 | | 8 | 15 |
| Rodeio | 827 | 1.359 | 3.908 | 6.094 | 3 | | 3 | 6 | | | 1 | 1 | | | 8 | 8 | 1 | | 3 |
| Mendes | 114 | 122 | 441 | 677 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Santa Anna | 134 | 165 | 154 | 553 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barra | 830 | 1.236 | 2.501 | 4.567 | | 1 | 1 | 2 | | | 1 | 1 | | | 2 | 2 | 1 | 2 | 31 |
| TOTAL | 14.090 | 13.329 | 49.896 | 77.315 | 467 | 231 | 1.661 | 2.359 | 741 | 822 | 3.085 | 4.648 | 6.359 | 4.368 | 18.833 | 29.610 | 2.162 | 1.905 | 11.204 |
| **PRODUCTO.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Côrte | | | | | 163$000 | 27$600 | 29$000 | 219$600 | 350$000 | 302$800 | 541$600 | 1.194$400 | 3.560$900 | 1.634$400 | 3.357$320 | 8.552$620 | 2.459$856 | 1.695$192 | 4.419$772 |
| S. Christovão | 444$500 | 22$800 | 37$600 | 504$900 | | | | | 3$000 | 11$600 | 15$600 | 30$200 | 90$500 | 82$000 | 190$800 | 363$300 | 171$180 | 139$840 | 312$340 |
| S. Francisco Xavier | 436$000 | 356$400 | 681$800 | 1.476$200 | 1$500 | 2$000 | 34$800 | 38$300 | | | | | 4$500 | 2$000 | 12$400 | 18$900 | 27$660 | 12$880 | 121$900 |
| Engenho Novo | 3.064$500 | 1.604$400 | 3.345$920 | 8.014$820 | 13$000 | 9$600 | 32$000 | 54$600 | 3$000 | 2$400 | 5$000 | 10$400 | | | | | 78$620 | 32$760 | 146$380 |
| Cascadura | 1.958$088 | 1.464$560 | 4.520$144 | 7.946$792 | 27$780 | 49$680 | 168$360 | 245$820 | 21$540 | 12$880 | 93$380 | 127$800 | 101$440 | 19$240 | 202$280 | 322$960 | | | |
| Sapopemba | 1.167$232 | 1.346$224 | 2.369$920 | 4.901$376 | 68$480 | 35$840 | 205$440 | 309$760 | 11$680 | 11$520 | 28$800 | 52$000 | 24$900 | 22$000 | 76$560 | 123$460 | 17$000 | 16$000 | 46$880 |
| Maxambomba | 1.355$440 | 1.776$000 | 3.779$600 | 6.911$040 | 73$520 | 92$000 | 461$000 | 626$520 | | 8$000 | 16$000 | 24$000 | 5$400 | 9$600 | 28$000 | 43$000 | 6$000 | 15$600 | 22$800 |
| Queimados | 661$640 | 1.417$120 | 2.181$984 | 4.260$744 | 6$120 | 2$720 | 9$520 | 18$360 | | 5$440 | | 5$440 | | 2$400 | 56$400 | 58$800 | | 16$000 | 24$000 |
| Belém | 1.140$292 | 2.259$380 | 2.433$912 | 5.839$584 | 3$880 | | 19$140 | 23$020 | | 3$460 | 6$960 | 10$420 | | 9$300 | 37$440 | 46$740 | 6$660 | 5$600 | 33$600 |
| Bifurcação | 45$000 | 8$000 | 106$000 | 159$000 | | | | | | | | | | | | | 3$820 | | |
| Macacos | 2.163$600 | 3.032$000 | 3.956$800 | 9.152$400 | | 12$000 | 14$000 | 36$000 | | | 8$000 | 8$000 | | | 22$800 | 22$800 | | 27$200 | 25$500 |
| Rodeio | 4.623$480 | 6.436$920 | 9.163$880 | 20.224$280 | 17$400 | | 7$080 | 24$480 | | | 2$360 | 2$360 | | | 18$400 | 18$400 | 5$240 | | 6$300 |
| Mendes | 675$972 | 636$840 | 1.146$600 | 2.459$412 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Santa Anna | 842$940 | 914$100 | 106$120 | 2.463$160 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barra | 5.513$148 | 7.238$272 | 7.428$600 | 20.180$020 | | 5$860 | 3$000 | 8$860 | | | 3$000 | 3$000 | | | 5$680 | 5$680 | 6$000 | 10$600 | 80$600 |
| TOTAL | 24.099$832 | 28.532$016 | 41.858$880 | 94.490$728 | 374$680 | 237$300 | 993$340 | 1.605$320 | 389$220 | 358$100 | 720$700 | 1.468$020 | 3.787$640 | 1.780$940 | 4.008$080 | 9.576$660 | 2.781$936 | 1.971$672 | 5.240$072 |

| DESIGNAÇÃO. | BIFURCAÇÃO | | | | MACACOS. | | | | RODEIO. | | | | MENDES. | | | | SANTA ANNA. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe |
| **MOVIMENTO.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Côrte | | | | | 448 | 684 | 2.084 | 3.216 | 901 | 1.428 | 4.137 | 6.466 | 107 | 125 | 454 | 686 | 113 | 166 | 249 |
| S. Christovão | | | | | 26 | 13 | 77 | 116 | 6 | 20 | 53 | 79 | | | | | 2 | 1 | |
| S. Francisco Xavier | | | | | | | 3 | 3 | | 1 | 8 | 9 | | | | | | | |
| Engenho Novo | | | 1 | 1 | 1 | 4 | 20 | 25 | | | 33 | 33 | | | 3 | 3 | | | |
| Cascadura | | | | | | 3 | 34 | 37 | | 1 | 20 | 21 | | 3 | 2 | 5 | | | 1 |
| Sapopemba | | | | | 7 | 7 | 56 | 70 | 3 | 14 | 52 | 69 | 2 | 2 | 3 | 7 | 4 | | 4 |
| Maxambomba | 7 | | 6 | 13 | 10 | 33 | 194 | 237 | 3 | 25 | 89 | 117 | 4 | | 20 | 24 | | | 5 |
| Queimados | | | 6 | 6 | 17 | 36 | 164 | 217 | 22 | 55 | 154 | 231 | 1 | 2 | 19 | 22 | | 1 | 3 |
| Belém | | | 4 | 4 | 62 | 173 | 300 | 535 | 16 | 41 | 177 | 234 | | 5 | 20 | 25 | 2 | 5 | 23 |
| Bifurcação | | | | | 1 | 18 | 25 | 44 | 2 | 3 | 35 | 40 | | | 4 | 4 | | | 4 |
| Macacos | 3 | 11 | 11 | 25 | | | | | 54 | 86 | 104 | 241 | 4 | 1 | 6 | 11 | | 6 | 9 |
| Rodeio | 1 | 5 | 17 | 23 | 47 | 68 | 87 | 202 | | | | | 14 | 48 | 75 | 137 | 10 | 58 | 110 |
| Mendes | | | 4 | 4 | 8 | 1 | 4 | 13 | 6 | 39 | 76 | 121 | | | | | 43 | 34 | 149 |
| Santa Anna | | 3 | 2 | 5 | | 7 | 8 | 15 | 12 | 52 | 106 | 170 | 40 | 46 | 156 | 242 | | | |
| Barra | 3 | | 1 | 4 | 31 | 45 | 111 | 187 | 110 | 269 | 785 | 1.134 | 115 | 251 | 950 | 1.316 | 181 | 261 | 685 |
| TOTAL | 14 | 19 | 52 | 85 | 658 | 1.092 | 3.167 | 4.917 | 1.135 | 2.034 | 5.799 | 8.968 | 287 | 483 | 1.712 | 2.482 | 355 | 532 | 1.242 |
| **PRODUCTO.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Côrte | | | | | 2.077$100 | 2.736$000 | 4.150$800 | 8.963$900 | 5.012$880 | 6.766$824 | 9.652$400 | 21.432$101 | 635$580 | 652$500 | 1.180$400 | 2.468$480 | 711$900 | 919$640 | 691$664 |
| S. Christovão | | | | | 119$500 | 52$000 | 154$000 | 325$500 | 35$400 | 94$800 | 125$080 | 255$280 | | | | | 12$600 | 5$540 | |
| S. Francisco Xavier | | | | | | | 6$000 | 6$000 | | 4$740 | 18$880 | 23$620 | | | | | | | |
| Engenho Novo | | | 1$900 | 1$900 | 4$280 | 15$200 | 38$000 | 57$480 | | | 75$900 | 75$900 | | | 7$380 | 7$380 | | | |
| Cascadura | | | | | | 10$200 | 57$800 | 68$000 | | 4$200 | 42$000 | 46$200 | | 14$400 | 4$800 | 19$200 | | | 2$460 |
| Sapopemba | | | | | 23$660 | 21$000 | 84$000 | 128$660 | 13$320 | 53$200 | 98$800 | 165$320 | 9$920 | 8$800 | 6$600 | 25$320 | 21$600 | | 9$600 |
| Maxambomba | 17$360 | | 6$600 | 23$960 | 24$800 | 72$600 | 212$960 | 310$360 | 10$140 | 75$000 | 132$900 | 218$040 | 16$240 | | 36$000 | 52$240 | | | 10$000 |
| Queimados | | | 4$200 | 4$200 | 28$300 | 50$400 | 114$800 | 193$500 | 55$680 | 121$000 | 169$400 | 346$080 | 3$160 | 5$600 | 26$600 | 35$360 | | 3$100 | 4$680 |
| Belém | | | 1$200 | 1$200 | 41$508 | 103$200 | 90$000 | 234$708 | 25$872 | 57$100 | 123$620 | 206$892 | | 10$000 | 19$800 | 29$800 | 5$400 | 12$000 | 27$600 |
| Bifurcação | | | | | $740 | 10$800 | 7$500 | 19$040 | 3$600 | 4$200 | 26$100 | 33$900 | | | 4$400 | 4$400 | | | 5$200 |
| Macacos | 2$140 | 6$600 | 3$300 | 12$040 | | | | | 102$600 | 137$600 | 82$560 | 327$760 | 9$920 | 2$200 | 6$600 | 18$720 | | 15$600 | 11$700 |
| Rodeio | 1$580 | 7$000 | 11$900 | 20$480 | 89$400 | 108$800 | 69$600 | 267$800 | | | | | 9$240 | 28$800 | 22$500 | 60$540 | 11$400 | 58$000 | 55$000 |
| Mendes | | | 4$000 | 4$000 | 19$840 | 2$200 | 4$400 | 26$440 | 3$960 | 23$400 | 22$800 | 50$160 | | | | | 21$500 | 13$600 | 29$800 |
| Santa Anna | | 7$200 | 2$400 | 9$600 | | 18$200 | 10$400 | 28$600 | 13$680 | 52$000 | 53$000 | 118$680 | 20$000 | 18$400 | 31$200 | 69$600 | | | |
| Barra | 9$480 | | 1$400 | 10$880 | 104$780 | 135$000 | 166$500 | 406$280 | 173$800 | 376$040 | 526$540 | 1.076$350 | 103$140 | 200$640 | 379$200 | 682$980 | 90$500 | 104$400 | 137$000 |
| TOTAL | 30$560 | 20$800 | 36$900 | 88$260 | 2.533$908 | 3.335$600 | 5.166$760 | 11.036$268 | 5.450$932 | 7.770$404 | 11.149$980 | 4.371$316 | 807$200 | 941$340 | 1.725$480 | 3.474$020 | 874$900 | 1.131$880 | 984$704 |

OBSERVAÇÃO

Ha em fretes mais 6.133$580 de transportes de trilhos e outros materiaes para a 3ª secção, com o peso de 32 282 arrobas

Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1865.

emestre de 1864.

| Total | SAPOPEMBA. 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | MAXAMBOMBA. 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | QUEIMADOS 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | BELEM. 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12.723 | 776 | 1.135 | 3.641 | 5.552 | 530 | 836 | 3.879 | 5.245 | 185 | 504 | 1.527 | 2.216 | 258 | 683 | 1.299 | 2.240 |
| 996 | 66 | 69 | 828 | 963 | 50 | 58 | 782 | 890 | 9 | 7 | 25 | 41 | 17 | 9 | 37 | 63 |
| 306 | 4 | 4 | 84 | 92 | ... | 7 | 46 | 53 | ... | 2 | 3 | 5 | ... | 2 | 6 | 8 |
| 759 | 19 | 10 | 301 | 330 | 15 | 8 | 34 | 57 | 1 | 4 | 62 | 67 | ... | 4 | 21 | 25 |
| ... | 41 | 35 | 317 | 393 | 7 | 12 | 51 | 70 | 2 | 9 | 34 | 45 | 7 | 6 | 35 | 48 |
| 310 | ... | ... | ... | ... | 15 | 49 | 129 | 193 | 13 | 12 | 50 | 75 | 3 | 15 | 74 | 92 |
| 55 | 12 | 30 | 99 | 141 | ... | ... | ... | ... | 41 | 59 | 128 | 228 | 8 | 21 | 113 | 142 |
| 32 | 9 | 5 | 67 | 81 | 34 | 47 | 194 | 275 | ... | ... | ... | ... | 36 | 70 | 327 | 433 |
| 28 | 6 | 5 | 81 | 92 | 16 | 20 | 215 | 251 | 39 | 64 | 353 | 456 | ... | ... | ... | ... |
| 1 | 3 | ... | 9 | 12 | 4 | ... | 5 | 9 | ... | ... | 6 | 6 | 2 | 1 | 6 | 9 |
| 23 | 2 | 8 | 50 | 60 | 14 | 40 | 161 | 215 | 13 | 49 | 170 | 232 | 55 | 221 | 338 | 614 |
| 4 | 13 | 8 | 71 | 92 | 6 | 24 | 68 | 98 | 30 | 53 | 161 | 244 | 15 | 42 | 158 | 215 |
| ... | ... | ... | 3 | 3 | 4 | 1 | 9 | 14 | ... | 2 | 18 | 20 | ... | 4 | 19 | 23 |
| ... | 2 | ... | 6 | 8 | ... | ... | 5 | 5 | ... | 2 | 5 | 7 | 2 | 9 | 20 | 31 |
| 34 | 6 | 4 | 34 | 44 | 8 | 12 | 84 | 104 | 16 | 19 | 107 | 142 | 25 | 35 | 134 | 194 |
| 15.271 | 959 | 1.313 | 5.591 | 7.863 | 703 | 1.114 | 5.662 | 7.479 | 349 | 186 | 2.649 | 3.784 | 428 | 1.122 | 2.587 | 4.137 |
| 8.574$820 | 1.131$616 | 1.450$240 | 2.313$600 | 4.895$456 | 1.197$396 | 1.669$200 | 3.871$400 | 6.737$996 | 574$260 | 1.370$880 | 2.071$552 | 4.016$692 | 1.025$948 | 2.363$180 | 2.250$516 | 5.639$644 |
| 623$360 | 96$160 | 88$320 | 529$920 | 714$400 | 114$200 | 116$000 | 782$000 | 1.012$200 | 27$540 | 19$040 | 34$000 | 80$580 | 68$480 | 31$140 | 64$380 | 164$000 |
| 162$440 | 6$240 | 5$120 | 53$760 | 65$120 | ... | 14$000 | 46$000 | 60$000 | ... | 5$440 | 4$080 | 9$520 | ... | 6$920 | 10$440 | 17$360 |
| 257$660 | 19$100 | 8$800 | 132$440 | 160$340 | 28$200 | 12$800 | 27$200 | 68$200 | 2$700 | 9$600 | 7$400 | 86$700 | ... | 12$400 | 32$760 | 45$160 |
| ... | 20$500 | 14$000 | 62$640 | 97$140 | 10$500 | 14$400 | 30$600 | 55$500 | 4$520 | 18$000 | 34$000 | 56$520 | 22$460 | 16$800 | 49$000 | 88$260 |
| 79$880 | ... | ... | ... | ... | 14$100 | 39$200 | 51$600 | 104$900 | 24$000 | 19$200 | 40$000 | 83$200 | 8$100 | 36$000 | 88$800 | 132$900 |
| 44$400 | 10$800 | 24$000 | 39$360 | 74$160 | ... | ... | ... | ... | 38$000 | 47$200 | 51$200 | 136$400 | 14$800 | 33$600 | 90$400 | 138$800 |
| 40$000 | 16$800 | 8$000 | 53$600 | 78$400 | 31$100 | 37$000 | 77$600 | 146$300 | ... | ... | ... | ... | 33$000 | 56$000 | 130$800 | 219$800 |
| 45$8[illegible]0 | 16$200 | 12$000 | 97$200 | 125$400 | 29$400 | 32$000 | 165$600 | 227$000 | 35$400 | 51$200 | 141$200 | 227$800 | ... | ... | ... | ... |
| 3$820 | 10$900 | ... | 13$500 | 24$400 | 9$920 | ... | 5$500 | 15$420 | ... | ... | 4$200 | 4$200 | 1$480 | $660 | 1$800 | 3$880 |
| 52$700 | 6$760 | 24$000 | 75$000 | 105$760 | 35$280 | 88$000 | 175$780 | 299$000 | 21$620 | 68$600 | 119$000 | 209$220 | 36$784 | 132$240 | 101$100 | 270$124 |
| 11$540 | 56$120 | 30$400 | 134$900 | 221$420 | 20$280 | 72$000 | 101$400 | 193$680 | 76$920 | 116$600 | 177$100 | 370$620 | 24$060 | 58$800 | 110$600 | 193$460 |
| ... | ... | ... | 6$600 | 6$600 | 16$240 | 3$600 | 16$200 | 36$040 | ... | 5$600 | 25$200 | 30$800 | ... | 8$000 | 19$000 | 27$000 |
| ... | 10$800 | ... | 14$400 | 25$200 | ... | ... | 10$000 | 10$000 | ... | 6$200 | 7$800 | 14$000 | 5$400 | 21$600 | 24$000 | 51$000 |
| 97$200 | 33$480 | 19$680 | 83$640 | 136$800 | 39$680 | 52$800 | 173$360 | 265$840 | 64$920 | 68$400 | 192$600 | 325$9[illegible]0 | 79$000 | 98$000 | 187$600 | 364$600 |
| 9.993$680 | 1.435$476 | 1 684$560 | 3.610$560 | 6.730$596 | 1.546$296 | 2.151$600 | 5.534$240 | 9.232$136 | 869$920 | 1.805$960 | 2.976$332 | 5.652$212 | 1.319$512 | 2 875$280 | 3.161$196 | 7.355$988 |

| Total | BARRA. 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total | VIAGENS EM RECREIO — IDA E VOLTA. *Rodeio.* 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | *Tunnel Grande.* 1ª Classe | 2ª Classe | Total | *Barra.* 1ª Classe | 2ª Classe | Total | TOTAL GERAL. 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 528 | 830 | 1.284 | 2.708 | 4.822 | 27 | 67 | 94 | ... | ... | ... | 153 | 234 | 387 | 13.117 | 13.661 | 48.944 | 75.722 |
| 3 | 18 | 8 | 23 | 49 | 7 | 1 | 8 | ... | ... | ... | 1 | ... | 1 | 1.443 | 629 | 3.724 | 5.796 |
| ... | 3 | ... | 5 | 8 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 922 | 931 | 4.065 | 5.918 |
| ... | 2 | ... | 4 | 6 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 4 | 1 | 5 | 6.336 | 4.135 | 17.958 | 28.429 |
| 1 | 4 | 2 | 27 | 33 | ... | 2 | 2 | ... | ... | ... | ... | 3 | 3 | 2.197 | 1.778 | 11.721 | 15.696 |
| 8 | 6 | 5 | 42 | 53 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 3 | 4 | 969 | 1.275 | 4.951 | 7.195 |
| 5 | 9 | 25 | 130 | 164 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 729 | 1.153 | 5.123 | 7.005 |
| 4 | 13 | 20 | 141 | 174 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 347 | 769 | 2.763 | 3.879 |
| 40 | 40 | 60 | 183 | 283 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 473 | 1.032 | 2.823 | 4.328 |
| 4 | 2 | 1 | 5 | 8 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 25 | 25 | 152 | 202 |
| 15 | 32 | 53 | 124 | 209 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 643 | 1.244 | 3.006 | 4.893 |
| 178 | 227 | 322 | 849 | 1.398 | 34 | 70 | 104 | ... | 3 | 3 | ... | ... | ... | 1.228 | 2.060 | 5.519 | 8.807 |
| 226 | 142 | 247 | 984 | 1.373 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 317 | 450 | 1.707 | 2.471 |
| ... | 202 | 276 | 607 | 1.085 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 392 | 560 | 1.169 | 2.121 |
| 1.127 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 159 | 241 | 400 | 1.485 | 2.376 | 5 397 | 9.258 |
| 2.129 | 1.530 | 2.303 | 5.832 | 9.665 | 68 | 140 | 208 | | 3 | 5 | 318 | 482 | 800 | 30.623 | 32.078 | 119.022 | 181.723 |
| 2.323$204 | 5.517$144 | 7.968$036 | 8.060$400 | 21.545$580 | 108$000 | 201$000 | 309$000 | ... | ... | ... | 765$000 | 936$000 | 1 701$000 | 25.290$580 | 30.693$492 | 42.590$424 | 98.574$496 |
| 18$140 | 119$880 | 46$880 | 69$000 | 235$760 | 28$000 | 3$000 | 31$000 | ... | ... | ... | 5$000 | ... | 5$000 | 1.335$940 | 712$960 | 2.314$720 | 4.363$620 |
| ... | 19$980 | ... | 15$000 | 34$980 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 497$880 | 409$500 | 1.005$060 | 1.912$440 |
| ... | 12$800 | ... | 11$360 | 24$160 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 20$000 | 4$000 | 24$000 | 3.246$100 | 1.711$960 | 3.930$640 | 8 888$700 |
| 2$460 | 24$000 | 10$600 | 70$200 | 104$800 | ... | 6$000 | 6$000 | ... | ... | ... | ... | 12$000 | 12$000 | 2.190$828 | 1.667$960 | 5.337$664 | 9.196$452 |
| 31$200 | 33$480 | 24$600 | 103$320 | 161$400 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 5$000 | 12$000 | 17$000 | 1.442$472 | 1.663$584 | 3.210$320 | 6.316$376 |
| 10$000 | 44$640 | 110$000 | 277$200 | 431$840 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1.617$140 | 2.263$600 | 5.164$020 | 9.044$760 |
| 7$780 | 52$780 | 72$000 | 253$800 | 378$580 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 888$580 | 1 797$380 | 3.107$384 | 5.793$344 |
| 45$000 | 126$400 | 168$000 | 256$200 | 550$600 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1.437$012 | 2.723$540 | 3.453$472 | 7 614$024 |
| 5$200 | 6$760 | 3$000 | 7$500 | 17$260 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 82$220 | 26$600 | 181$700 | 290$520 |
| 27$300 | 108$160 | 159$000 | 186$000 | 453$160 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2.486$864 | 3.705$040 | 4.798$140 | 10 990$044 |
| 124$400 | 405$280 | 450$800 | 594$300 | 1.450$380 | 136$000 | 210$000 | 346$000 | ... | 2$400 | 2$400 | ... | ... | ... | 5.476$400 | 7.580$520 | 10.475$320 | 23.532$240 |
| 64$900 | 127$800 | 197$600 | 393$200 | 718$600 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 865$312 | 890$840 | 1.667$400 | 3 423$552 |
| ... | 101$000 | 110$400 | 121$400 | 332$800 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 913$820 | 1.148$100 | 980$720 | 3 122$640 |
| 331$900 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 795$000 | 964$000 | 1.759$000 | 7.012$968 | 9.273$692 | 9.368$720 | 25 655$380 |
| 2 991$484 | 6.700$104 | 9.320$916 | 10.418$880 | 26.439$900 | 272$000 | 420$000 | 692$000 | | 2$400 | 2$400 | 1.590$000 | 1 928$000 | 3.518$000 | 54.864$116 | 66 265$768 | 97.5[illegible]$104 | 218 718$[illegible] |

O contador, [illegible]

# Recapitulação do movimento e rendimento do trafego no 2.º semestre de 1864.

| Designação | Viajantes | | Bagagens | | Animaes e carros | | Mercadorias — Importadas | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Sal | | Alimenticios | | Diversos | | Total | | Palmos cubicos | Palmos lineares | Producto |
| | Numero | Producto | Peso | Producto | Numero | Producto | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | | | |
| Côrte | 75.722 | 98.574$496 | 16.133 @ 30 lb | 11.918$326 | 792 | 3.252$050 | 156.867 | 16 | 254.717 | 26 | 271.386 | 7 | 682.971 | 17 | 85.420 | 46.976 | 150.684$988 |
| S. Christovão | 5.796 | 4.363$620 | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Francisco Xavier | 5.918 | 1.912$440 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Engenho Novo | 28.429 | 8.888$700 | 5.380 10 | 460$730 | 56 | 41$800 | | | 34 | 6 | 1.263 | 15 | 1.297 | 21 | 446 | | 127$320 |
| Cascadura | 15.696 | 9.196$452 | 8.275 16 | 625$240 | 109 | 93$440 | | | 34 | | 1 | 16 | 35 | 16 | 15 | | 2$460 |
| Sapopemba | 7.195 | 6.316$376 | 1.397 16 | 344$860 | 102 | 102$960 | | | 7 | | 148 | 9 | 155 | 9 | 390 | | 34$920 |
| Maxambomba | 7.005 | 9.044$760 | 1.814 6 | 411$240 | 185 | 274$144 | | | 3.860 | 21 | 5.762 | 1 | 9.622 | 22 | 1.444 | 9 | 1.942$140 |
| Queimados | 3.879 | 5.793$344 | 1.498 16 | 387$050 | 120 | 214$680 | | | 11.598 | | 4.350 | | 15.948 | | 68 | | 1.900$140 |
| Belém | 4.328 | 7.614$024 | 608 3 | 322$890 | 197 | 489$740 | | | 3.580 | 16 | 2.106 | 13 | 5.686 | 29 | 7.084 | 6.000 | 705$290 |
| Bifurcação | 202 | 290$520 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Macacos | 4.893 | 10.990$044 | 1.143 21 | 830$120 | 294 | 905$430 | | | 2.197 | 30 | 2.526 | 1 | 4.723 | 31 | 10.836 | 394 | 1.551$180 |
| Rodeio | 8.807 | 23.532$240 | 2.288 31 | 1.844$160 | 198 | 803$670 | | | 3.322 | 3 | 3.750 | 28 | 7.072 | 31 | 7.075 | | 1.390$950 |
| Mendes | 2.474 | 3.423$952 | 288 | 193$160 | 16 | 39$500 | | | 10 | 16 | 115 | 16 | 126 | | 1.923 | | 71$260 |
| Sant'Anna | 2.121 | 3.122$640 | 234 23 | 223$810 | 19 | 52$360 | | | 49 | 16 | 46 | 26 | 96 | 10 | 389 | 432 | 22$330 |
| Barra | 9.258 | 25.655$380 | 1.561 22 | 2.313$700 | 155 | 947$500 | | | | | | | | | | | |
| Total | 181.723 | 218.718$988 | 40.625 2 | 19.875$286 | 2.243 | 7.217$274 | 156.867 | 16 | 279.412 | 6 | 291.457 | 4 | 727.736 | 26 | 115.090 | 53.811 | 158.432$978 |
| | Productos parciaes das mercadorias....... | | | | | | 24.357$698 | | 27.374$736 | | 97.693$012 | | ........ | | 7.969$048 | 838$484 | ........... |

| Designação | Mercadorias — Exportadas | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Café | | Alimenticios | | Diversos | | Total | | Palmos cubicos | Palmos lineares | Producto |
| | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | Arrobas | Lbs. | | | |
| Côrte | | | | | | | | | | | |
| S. Christovão | | | | | | | | | | | |
| S. Francisco Xavier | | | | | | | | | | | |
| Engenho Novo | 236 | | | | 526 | 7 | 762 | 7 | 1.596 | 975 | 68$130 |
| Cascadura | 9.226 | 30 | 582 | | 12.527 | 8 | 22.336 | 6 | 6.752 | | 1.292$610 |
| Sapopemba | 6.481 | 28 | 3.453 | 2 | 36.651 | 23 | 46.586 | 21 | 17.800 | | 4.037$076 |
| Maxambomba | 20.123 | 11 | 4.176 | 19 | 4.053 | 23 | 28.353 | 21 | 6.580 | 28.634 | 3.244$500 |
| Queimados | 18.904 | 16 | 3.911 | 16 | 4.469 | | 27.285 | | 870 | 1.698 | 3.756$390 |
| Belém | 18.673 | 14 | 1.006 | 24 | 964 | 28 | 20.645 | 2 | 5.189 | | 3.988$420 |
| Bifurcação | | | | | | | | | | | |
| Macacos | 194.178 | 25 | 25.896 | 6 | 20.701 | 12 | 240.776 | 11 | 2.357 | 1.383 | 50.192$220 |
| Rodeio | 362.434 | 27 | 9.038 | 17 | 8.615 | 7 | 380.088 | 19 | 10.719 ½ | 65 | 98.282$790 |
| Mendes | 8.146 | 24 | 143 | | 1.254 | 31 | 9.544 | 23 | 1.076 | | 3.011$870 |
| Sant'Anna | 34.827 | 25 | 1.524 | 13 | 149 | 22 | 36.501 | 28 | 498 | | 12.217$300 |
| Barra | 511.678 | 12 | 27.070 | 22 | 24.917 | 1 | 563.666 | 3 | 2.132 | 8 | 203.573$410 |
| Total | 1.184.912 | 20 | 76.802 | 23 | 114.831 | 2 | 1.376.546 | 13 | 55.569 ½ | 32.763 | 383.664$716 |
| Productos parciaes das mercadorias | 350.149$210 | | 9.880$305 | | 21.367$009 | | ............ | | 2.014$872 | 253$320 | ........... |

| Designação | Total do trafego | | | | | Multas | Armazenagem | Telegrapho | | | Total geral dos productos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peso | | Medidas | | Producto | | | | | | |
| | Arrobas | Lbs. | P. Cubicos | P. Lineares | | Producto | Producto | Numero de telegrammas | Numero de palavras | Producto | |
| Côrte | 682.971 | 17 | 85.420 | 46.976 | 150.684$988 | 55$000 | 292$360 | 150 | 3.755 | 479$500 | 265.256$720 |
| S. Christovão | | | | | | | | | | | 4.363$620 |
| S. Francisco Xavier | | | | | | | | | | | 1.912$440 |
| Engenho Novo | 2.059 | 28 | 2.042 | 975 | 195$450 | | $900 | 6 | 159 | 17$000 | 9.504$580 |
| Cascadura | 22.371 | 22 | 6.767 | | 1.295$070 | 20$000 | 259$300 | 6 | 136 | 15$000 | 11.504$502 |
| Sapopemba | 46.741 | 30 | 18.190 | | 4.071$996 | | | 1 | 16 | 2$500 | 10.838$692 |
| Maxambomba | 37.976 | 11 | 8.024 | 28.643 | 5.186$640 | 6$000 | $480 | 10 | 225 | 24$000 | 14.947$264 |
| Queimados | 43.233 | | 938 | 1.698 | 5.656$530 | 20$000 | | 8 | 161 | 16$500 | 12.088$104 |
| Belém | 26.331 | 31 | 12.273 | 6.000 | 4.693$710 | 10$000 | $700 | 22 | 469 | 64$000 | 13.195$064 |
| Bifurcação | | | | | | | | | | | 290$520 |
| Macacos | 245.500 | 10 | 13.193 | 1.777 | 51.743$400 | | | 56 | 1.373 | 144$500 | 64.613$494 |
| Rodeio | 387.161 | 18 | 17.794 ½ | 65 | 99.673$740 | 5$000 | 20$100 | 79 | 1.868 | 204$500 | 126.083$410 |
| Mendes | 9.670 | 23 | 2.999 | | 3.083$130 | | 4$000 | 5 | 95 | 15$500 | 6.759$242 |
| Sant'Anna | 36.598 | 6 | 887 | 432 | 12.239$630 | | | 9 | 204 | 24$500 | 15.662$940 |
| Barra | 563.666 | 3 | 2.132 | 8 | 203.573$410 | 35$000 | 197$750 | 57 | 1.266 | 143$500 | 232.866$240 |
| Total | 2.104.283 | 7 | 170.659 ½ | 86.574 | 542.097$694 | 151$000 | 775$590 | 409 | 9.727 | 1.151$000 | 789.986$832 |
| Productos parciaes das mercadorias | 531.021$970 | | 9.983$920 | 1.091$804 | ........... | Renda do ramal de Macacos....... | | | | | 10.043$326 |
| | | | | | | " da estrada....... | | | | | 779.943$560 |

Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1865

O Contador, *Antonio José Trench.*

# C

*Rendimento e custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro II no 2.º semestre de 1864.*

RENDIMENTO.

| MEZES. | *Passagens.* | *Fretes.* | *Armazenagens.* | *Multas.* | *Telegrapho.* | *Totalidade.* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Julhi ..... | 31.087$282 | 61.167$726 | 40$580 | 10$000 | 170$828 | 92.476$416 |
| Agosto .... | 39.956$288 | 73.988$516 | 34$980 | 25$000 | 188$187 | 114.192$971 |
| Setembro.. | 34.968$268 | 110.360$272 | 289$080 | 50$000 | 262$652 | 145.930$272 |
| Outubro .. | 37.464$760 | 124.045$948 | 274$400 | 20$000 | 169$186 | 161.974$297 |
| Novembro.. | 34.071$160 | 113.880$870 | 94$410 | 10$000 | 157$550 | 148.213$990 |
| Dezembro... | 38.639$944 | 84.396$248 | 42$140 | 36$000 | 174$801 | 123.289$143 |
| | 216.187$702 | 567.839$590 | 775$590 | 151$000 | 1.123$204 | 786.077$086 |

CUSTEIO.

| MEZES. | *Detalhe.* | *Importancia de cada verba.* | *Totalidade.* |
|---|---|---|---|
| Julho. ....... | Trafego e estações .......... | 21.128$070 | |
| | Reparos e conservação ...... | 30.338$412 | |
| | Administração do trafego ..... | 3.535$547 | |
| | Officinas. .................. | 12.423$873 | |
| | Combustivel....... ......... | 8.648$967 | 76.074$869 |
| Agosto ...... | Trafego e estações .......... | 25.359$967 | |
| | Reparos e conservação ........ | 31.855$635 | |
| | Administração do trafego .. . | 1.802$666 | |
| | Officinas ................... | 15.074$927 | |
| | Combustivel ................ | 8.884$682 | 82.977$168 |
| Setembro .... | Trafego e estações........... | 23.004$484 | |
| | Reparos e conservação ....... | 46.425$500 | |
| | Administração do trafego ..... | 6.342$123 | |
| | Officinas ................... | 13.168$691 | |
| | Combustivel ................ | 8.468$002 | 97.408$800 |
| Outubro ..... | Trafego e estações .......... | 22.835$973 | |
| | Reparos e conservação ....... | 43.984$021 | |
| | Administração do trafego .... | 6.297$426 | |
| | Officinas ................... | 14.556$209 | |
| | Combustivel ................ | 11.228$489 | 98.902$118 |
| Novembro ... | Trafego e estações .......... | 27.875$108 | |
| | Reparos e conservação ........ | 43.371$387 | |
| | Administração do trafego ..... | 5.128$596 | |
| | Officinas ................... | 15.344$536 | |
| | Combustivel ................ | 11.278$704 | 102.998$331 |
| Dezembro ... | Trafego e estações ......... | 26.253$817 | |
| | Reparos e conservação ....... | 26.483$348 | |
| | Administração do trafego ..... | 2.965$081 | |
| | Officinas ................... | 25.736$562 | |
| | Combustivel ................ | 10.690$657 | 109.129$465 |
| | Total ......... | ............... | 567.490$751 |

RECAPITULAÇÃO.

*Rendimento.*

| | |
|---|---|
| Passagens .................. | 216.187$702 |
| Fretes ...................... | 567.839$590 |
| Armazenagens ............... | 775$590 |
| Multas ..................... | 151$000 |
| Telegrapho ................. | 1.123$204 |
| | 786.077$086 |
| Deduz-se o producto da taxa addicional ............... | 46.171$606 |
| Somma............ | 739:905$480 |

*Custeio.*

| | |
|---|---|
| Trafego e estações .......... | 146.456$710 |
| Reparos e conservação ....... | 239.458$303 |
| Administração do trafego .... | 26.071$439 |
| Officinas .................. | 96.304$798 |
| Combustivel ................ | 59.199$501 |
| | 567.490$751 |
| Deduz-se parte do custo de 18 wagons construidos nas officinas por ser pertencente á conta de Trem rodante..... | 10.819$090 |
| | 556.671$661 |
| Saldo a favor da renda ...... | 183.233$819 |
| Somma........... | 739.905$480 |

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1864. S. E. O. *José Torquato de Faria,* guarda-livros.

# APPENSO N. 5

## RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Escriptorio dos Engenheiros da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Rio de Janeiro, 1.º de Janeiro de 1865.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro C. B. Ottoni, dignissimo presidente da directoria. — Tenho a honra de apresentar o seguinte relatorio das obras sob a minha direcção.

Depois do meu ultimo relatorio as divisões .18 a 28. da 2.ª secção desde a sahida do grande tunel até a Barra do Pirahy, foram concluidas e entregues á repartição do Trafego.

*Grande tunel.* — No fim do 1.º semestre de 1864, a perfuração do tunel se achava concluida. No 2.º semestre proseguio regularmente o trabalho do alargamento e revestimento com alvenaria, avançando o alargamento com muito mais rapidez do que se tinha previsto. O estado do tunel a 31 de Dezembro era o seguinte: Do portão do norte, (lado dos Mendes) até um ponto cerca de 200 pés abaixo do poço do meio, distancia de 3,600 pés ou quasi meio tunel, o alargamento e revestimento estão concluidos, faltando apenas um pequeno rebaixo no leito para poder receber trilhos. Entre os poços n. 2 e n. 1, (lanço de 2,012 pés) foi alargado o tunel na extensão de 616 pés e revestido na de 373. Entre o poço n. 1, e o portão do sul (lado da cidade) 1,141 pés ficaram com dimensões completas, e 737 pés foram revestidos. Ha mais concluidos 298 pés de revestimento entre o portão do norte e o poço n. 3.

Os totaes conseguintemente são:

| | |
|---|---|
| Comprimento do tunel entre os portões.................. | 7,336 pés. |
| " " em dimensões completas.............. | 5,165 " |
| " que se tem de alargar...................... | 2,171 " |
| " que exige revestimento...................... | 2,800 " |
| " revestido até 31 de Dezembro................ | 1,408 " |
| Falta revestir................ | 1,392 " |

A extensão já revestida comprehende as partes mais difficeis e perigosas do tunel; e ainda que outros pontos exigem grandes precauções, pouca duvida resta de que por todo o corrente anno de 1865 possa o tunel prestar-se ao transito.

As avaliações finaes das divisões 18, a 28 da 2.ª secção foram concluidas e presentes á Directoria. A importancia total destas 11,64 milhas foi . . . . 1.589:320$230, assim classificada:

| | |
|---|---|
| Excavações de terra, pedra solta e rocha............. | 1.195.115$540 |
| Alvenaria de pontes e tuneis.......................... | 298.699$410 |
| " de boeiros.............................. | 71.016$280 |
| Muros de apoio e revestimento........................ | 24.489$000 |
| Total......................... | 1.589.320$230 |

| | |
|---|---|
| formando o custo do leito, prompto para a superstructura, por milha ................................................ | 137.010$000 |
| Accrescente-se o custo da superstructura, por milha.... | 30.327$000 |
| Estações, caixas d'agua e outros accessorios, 80.650$000, que distribue a cada milha................................ | 6.928$702 |
| Custo medio de uma milha............................ | 174.266$066 |

### 3.ª *SECÇÃO*

A ponte sobre o rio Pirahy na 1.ª divisão está acabada, com excepção do corrimão de ferro. Esta ponte compõe-se de 1 arco central de 80 pés de vão, tendo de cada lado douc arcos de pedra, de 25 e 15 pés. O comprimento total da ponte é de 212 pés. O arco central de 80 pés foi feito de trilhos Barlow e travéssas de ferro que haviam servido na 1.ª secção. No lugar onde a estrada de ferro crusa o Pirahy não houve difficuldades em encontrar rocha para fundação dos encontros e pequenos pilares, porém o mesmo não aconteceu para os dous maiores pilares que formam os encontros do arco de ferro. Do lado do sul do rio a pedra existia na profundidade de 12 pés abaixo das maiores vasantes conhecidas, coberta por 5 pés de areia, e do lado do norte na profundidade de 17 pés coberta por 17 pés do mesmo material.

Em vista da grande despeza que teria de fazer-se com a construcção e esgoto dos caixões, estabelecidos sobre um fundo de pedra straficada, e fendida, que apresentava uma superficie excessivamente irregular, caixões que deveriam ser duplos e com resistencia bastante para supportar a pressão de quinze e vinte pés d'agua, necessitando de bombas movidas por vapor para esgotar a grande quantidade della, que apesar de todas as cautelas podesse infiltrar-se pelas fendas da pedra, resolveu-se empregar estacas do lado do norte, onde a areia era mais profunda, e fundar o pilar do outro lado do rio sobre o concreto. O espaço occupado por cada pilar foi cercado pr um caixão de pranchões de 3 pollegadas de grossura, ligados a macho e femea, descendo até a pedra, sustentados e firmados por um madeiramento apropriado.

A areia foi removida do interior do caixão do lado do sul (sem esgotar-se a agua) e assentou-se na pedra limpa uma camada de concreto enchendo toda a areia do caixão e erguendo-se até uma altura 5 pés abaixo do nivel da maior vasante conhecida; sendo o concreto depositado cuidadosamente abaixo da superficie d'agua, por meio de um apparelho especialmente adaptado a esse fim.

Depois do que esgotou-se a agua, fundou-se a alvenaria sobre o concreto, proseguindo sem difficuldade a construcção do pilar.

Do lado do norte fincaram-se até a rocha estacas de 12 pollegadas de diametro armadas de ponteiras de ferro, em distancia de 3 pés de centro a centro sendo depois removida a areia desde as cabeças das estacas até o nivel de 8 pés abaixo do signal da maior vasante; o espaço deixado foi enchido com concreto até um nivel 3 pés abaixo das mais baixas aguas. Esgotada então a agua, e serradas as estacas no mesmo nivel, sobre as suas cabeças e sobre o concreto com

ellas nivelladas, collocou-se uma dupla plataforma, formada por duas fiadas de pedra canteada, cada uma de 24 pés quadrados de superficie, desencontrando as juntas, e assentando sobre as estacas o concreto, em banho de argamaça de cimento, travadas com 28 cavilhas de ferro; sobre esta plataforma foi fundada a alvenaria do pilar. Convém observar que os caixões em que foram lançadas as fundações destes pilares, são structuras permanentes, sendo cortadas a madeira abaixo do nivel da maior vasante, e accrescentando-se da parte do sul um forte enrocamento exterior. Da parte do norte, emquanto o leito da rocha do rio não mudar a sua fórma, ha de existir sempre um grande deposito de areia e saibro erguendo-se mesmo acima do nivel das aguas baixas do rio.

Devo dizer, afim de corroborar as bem fundadas apprehensões ácerca das difficuldades que se podia encontrar para construir alvenaria directamente sobre a rocha sem a intervenção de estacas ou concreto, que o maior numero de homens que possa ser convenientemente empregado nos trabalhos de esgoto, seriam incapazes de reduzir o nivel da agua nos caixões, além de 3 pés abaixo da sua altura original, antes de empregar sufficiente quantidade de concreto e esperar que elle endurecesse.

Na ponte da Barra do Pirahy, possue a Companhia uma obra elegante e economica ao mesmo tempo, visto que o custo total della, que é como antes disse inteiramente de pedra e ferro, com a extensão de 212 pés, não excederá a 37:000$000.

As excavações e obras de alvenaria das primeiras 13 1|2 milhas desde a Barra do Pirahy até a ponte do Desengano acham-se promptas, e collocaram-se trilhos nas primeiras 5 3|4 milhas. A estação do Ypiranga na estrada do Presidente, 4 1|3 milhas distante da Barra está acabada e prompta para o serviço. Os alicerces da estação do Rio das Mortes estão preparados para a edificação. A alvenaria da ponte do Desengano, que tem de servir á estrada de ferro e ao transito publico, está concluida. Das 6 traves que cruzam os dous arcos de ferro de 80 pés de vão, chegaram já tres com todas as suas pertenças, e o resto acha-se em viagem em um navio sahido de Inglaterra no 1.º de Dezembro proximo findo, e que é esperado todos os dias.

A construcção das pontos de trilhos Barlow para os nove arcos de 40 pés de vão contractadas por Maylor & C.ª, acha-se adiantada.

Tres ou quatro mezes são necessarios ainda para completar em estado de receber trilhos, as divisões 15. a 18. que se estendem desde a ponte do Desengano até á do Paraiso (3 1|4 milhas) e ficaram inteiramente promptas para recebel-os, antes mesmo de poderem ser convenientemente transportados pela ponte do Desengano.

Muito pouco falta para concluir a alvenaria da ponte do Paraiso, e poder-se-ha terminar em poucas semanas. O maior arco de 110 pés de vão encommendado a *Fairbain Enginerin Company* ha alguns mezes, acha-se em via de construcção, e chegará muito antes de ser necessario.

Os restantes nove arcos de 50 pés de vão contractados por Maylor & C.ª, deverão indubitavelmente ficar promptos em tempo.

*Divisão* 18, a mais pesada das primeiras 30 milhas estará prompta dentro em tres mezes.

*Divisões* 19 *a* 30 *inclusive.* — Estão geralmente concluidas, exigindo apenas de um a tres mezes para preparal-as totalmente para receber a superstructura.

Na divisão 31, o tunel de 527 pés de comprimento, todo de pedra solida e que não exige revestimento nem portões, acabou-se ha muito de perfurar, mas requer ainda dous mezes para de todo concluir-se.

Alguns mezes são necessarios para concluir o córte da extremidade inferior deste tunel, que é todo em terreno infiltrado e de máo caracter. Jazendo o

traço quasi na linha da extremidade inferior de um valle, o terreno de um lado está minado por numerosos mananciaes que tem produzido grandes quédas de terra, nas quaes abatendo-se massas de 200 pés de largura, tem por meio de enormes pressões lateraes levantado por vezes alguns pés o fundo do córte. Uma modificação feita na linha, que a collocou mais para a esquerda e em terreno mais solido, tem algum tanto diminuido estes accidentes.

Provavelmente ter-se-ha de empregar alguns meios artificiaes para consolidar o leito da estrada dentro deste córte, porém tenho julgado melhor esperar a sua conclusão até ao perfil do projecto, para então se fôr necessario, tomar medidas proprias para a consolidação.

*Divisões* 32 *a* 38, nas quaes se encontram algumas das mais pesadas obras de terra da 3.ª Secção, póde-se dizer que estão promptas, faltando sómente preparal-as para receber os trilhos, quando a ellas se approximarem.

A alvenaria da ponte do Secretario consistindo de 2 vãos de 55 pés e um em terra de 20 pés, deverá ficar concluida em tres mezes.

Os trabalhos em terra desde a ponte do Secretario até á da Boa Vista na divisão 41.ª são leves e podem ser acabados em tres mezes.

*Ponte da Boa Vista.* — O rio Parahyba neste lugar é dividido por 2 ilhas em 3 canaes. A estrada de ferro cruzará o primeiro por meio de uma ponte de 429 pés de comprimento consistindo em 2 encontros e 6 vãos com pilares de alvenaria. A superstructura de arcos feita de trilhos Barlow está contractada com Maylor & C.ª.

O segundo e principal canal é atravessado por uma ponte cujo extremo comprimento é de 269 pés e consiste em 5 arcos de alvenaria, e um vão central com 105 pés, para superstructura de ferro.

Bastará tres mezes para concluir a alvenaria.

O 3.º crusamento é sobre um viaducto de alvenaria de 5 arcos de 22 pés de vão, com o extremo comprimento de 127 pés que se acha concluido.

O comprimento total das 3 pontes neste lugar é de 825 pés.

Deste ponto á Parahyba do Sul, os trabalhos em terra são leves, e as unicas pontes que ha, são no Ribeirão da Chacara e Ribeirão do Mingu'; a primeira de 40 pés de vão e a segunda de 30, com arcos de 16 pés em cada encontro. Estas divisões podem achar-se promptas em quatro mezes.

Achando-se designado o lugar para a estação da Parahyba do Sul, estão se preparando os planos do edificio que tem de serem presentes á Directoria.

Desde a Parahyba do Sul até Entre-Rios, as obras geralmente se acham bem adiantadas, bastando seis mezes para preparar toda a linha para receber superstructura.

Modificou-se na ultima milha a direcção da linha, com o que o lugar da estação ficou designado quasi em frente da estação da Companhia *União e Industria.* O nivel dos trilhos coincidirá com o do leito daquella estrada, de sorte que dando-se aos desvios a direcção da estação daquella Companhia, muitissimo facilitará as operações de cada uma.

E' satisfactorio achar-me habilitado para relatar que não obstante os taludes dos aterros nestas 56 milhas, que se estendem pelo Rio Parahyba, necessitarem ainda em alguns pontos da projectada protecção de revestimento de pedra solta, comtudo o damno causado pelas enchentes, desde o começo das obras, foi insignificante.

Posso tambem com toda a confiança repetir a asserção feita em meu ultimo relatorio, de que o custo desta porção de linha, deve descer . . . . . . 1,700:000$000 áquem do orçamento apresentado e approvado pelo Governo. Se os nossos calculos ácerca do tempo exigido para a construcção da superstructura de ferro das pontes sobre o Parahyba não falharem, podemos conservar a esperança de que esta linha achar-se-ha completamente acabada em meiados de 1866.

Fizeram-se explorações e prepararam-se os orçamentos para uma estrada entre a cidade de Vassouras e estação do Rio das Mortes.

Deos guarde a V. Ex.

*A. Ellison Junior, Engenheiro em Chefe.*

# APPENSO N. 4

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO EM 56 MILHAS DA 3.ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO SEGUNDO, ATE' 31 DE DEZEMBRO DE 1864; A SABER:

| NATUREZA DO SERVIÇO. | Jardas cubicas orçadas. | Jardas cubicas feitas até 30 de Junho de 1864. | Jardas cubicas feitas de Julho a Dezembro de 1864. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|
| Excavação em terra ..... | 2.125.336 | 861.176 | 214.883 | 1.076.059 |
| " " pedra .... | 260.374 | 82.165 | 13.280 | 95.445 |
| " " tuneis .... | 5.810 | 3.072 | 1.338 | 4.410 |
| Alvenaria de boeiros ..... | 7.937 | 5.110 | 1.318,1 | 6.428,1 |
| " de muralhas ... | 12.258 | 1.095 | 203 | 1.298 |
| " de pontes ..... | 11.111 | 8.093,3 | 1.499,5 | 9.592,8 |
| Capello de cantaria ...... | 659 | .......... | .......... | .......... |
| Calçamento ............ | 500 | 4.155,7 | 1.135 | 5.290,7 |
| Cal para alvenaria ...... | ............ | 4.016 | 92 | 4.108 |
| Cimento para alvenaria... | ............ | 3.781 | 896 | 4.677 |
| Revestimento de taludes.. | ............ | 814 | 442 | 1.256 |
| Enchimento de vãos com argamassa e pedra...... | ............ | 579 | 848 | 1.427 |
| Superficie lavrada a escopro e martello......... | ............ | 10.280 | 3.095 | 13.375 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Custo até 30 de Junho de 1864. | 1,318:229$514 | Custo de Julho a Dezembro de 1864 ......... | 334:405$233 | Custo até 31 de Dezembro de 1864 ........ | 1,652:634$747 |
| Deducção ..... | 212:002$057 | Deducção ...... | 33:440$521 | Deducção ..... | 245:442$578 |
| Saldo pago.. | 1,106:227$457 | Saldo pago... | 300:964$712 | Saldo pago.. | 1,407:192$169 |

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1864. *Manoel Coelho da Rocha,* secretario da companhia.

# APPENSO N. 5

## RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

| GRADUAÇÕES. — NOMES. | VENCIMENTO DIARIO. | VENCIMENTO ANNUAL. |
|---|---|---|
| *Administração central.* | | |
| Secretario da Companhia — Manoel Coelho da Rocha.. | | 5:400$000 |
| Guarda-livros — José Torquato de Faria .............. | | 4:400$000 |
| Comprador — Antonio Francisco Fortes de Bustamante Sá. | | 4:000$000 |
| Pagador — José Narciso da Silva Vieira ............. | | 3:200$000 |
| Escripturario — José Thimotheo da Costa ............... | | 2:000$000 |
| " Francisco Thomaz de Aquino .......... | | 2:000$000 |
| Continuo — José Bento Ferreira Soares ................ | | 600$000 |
| *Armazem do deposito.* | | |
| Almoxarife — Antonio Julio Gordilho da Silva Valente.. | | 2:800$000 |
| Fiel — Francisco José Pinto Monteiro ................ | | 1:200$000 |
| *Inspectoria do trafego.* | | |
| Inspector geral — Vleminex .......................... | | 14:000$000 |
| Secretario — José Ignacio de Mesquita .................. | | 3:000$000 |
| Chefe da Contabilidade do Trafego — Antonio José Trench. | | 3:600$000 |
| Desenhador — Nuno Pinheiro de Campos Nunes ........ | | 2:200$00. |
| Escripturario da Contadoria — Sebastião Machado Nunes.. | | 1:200$000 |
| " " " Bento Ferreira Soares ..... | | 1:200$000 |
| Continuo — José Galdino de Castro Junior ............ | 3$000 | |
| Chefe de tracção — Gustavo do Rego Macedo .......... | | 5:000$000 |
| Secretario — Augusto C. Rodrigues da Costa .......... | 5$000 | |
| Engenheiro residente — Francisco Pereira Passos ...... | | 6:000$000 |
| *Telegrapho electrico.* | | |
| Chefe — Felippe de Barros Vasconcellos .............. | | 3:600$000 |
| Telegraphista de 1ª Classe — Manoel Alves de Carvalho.. | | 1:200$000 |

| GRADUAÇÕES. NOMES. | VENCIMENTO DIARIO | VENCIMENTO ANNUAL |
| --- | --- | --- |
| " " 1ª " Joaquim Candido de Oliveira | 3$000 | |
| " " 1ª " João Maria de Lacerda.... | 3$000 | |
| " " 1ª " José Patricio Pires ....... | 3$000 | |
| " " 1ª " Carlos Daniel de Souza Queiroz ................ | 3$000 | |
| Dito de 2ª Classe — Edmundo Monteiro Peixoto ........ | 2$000 | |
| Praticante de 1ª classe — Onofre da Silva Saldanha...... | 1$000 | |

*Estação da côrte.*

| | | |
| --- | --- | --- |
| Agente — Joaquim Carlos de Niemeyer ................ | | 3:600$000 |
| Ajudante — Jeronymo Candido de Moura .............. | | 2:800$000 |
| Fiel — José Francisco de Macedo ...................... | | 2:400$000 |
| " José Galdino de Castro ............................ | | 2:200$000 |
| Escripturario — João Aurelio Ortegal Barbosa ........ | | 1:200$000 |
| " José Soares Pinto ...................... | | 1:200$000 |
| " Daniel Rooke .......................... | | 1:200$000 |
| Conferente — Francisco da Veiga Abreu ................ | | 1:200$000 |
| " Bernardino José de Azevedo Maia ........ | 2$400 | |
| " Joaquim Vieira Coimbra ................. | 2$400 | |
| " João Vaz Guedes ...................... | 2$400 | |
| " Carlos Assis de Azevedo Coutinho ........ | 2$400 | |
| " Joaquim de Souza Fontes ............... | 2$400 | |

*Estação de Engenho-Novo.*

| | | |
| --- | --- | --- |
| Agente — Joaquim Mariano de Azevedo Coutinho ........ | | 2:000$000 |
| Conferente — Hermano Vasconcellos de Bittencourt ...... | 2$400 | |

*Estação de Cascadura.*

| | | |
| --- | --- | --- |
| Agente — Gabriel José Pereira Bastos ................. | | 2:000$000 |
| Conferente telegraphista — Joaquim Ferreira Fraga ...... | | 1:200$000 |

*Estação de Sapopemba.*

| | | |
| --- | --- | --- |
| Agente — Manoel Pires da Silveira ................. | | 2:000$000 |
| Conferente telegraphista — Laurenio Augusto de Oliveira Matos ..................... | | 1:200$000 |

*Estação de Maxambomba.*

| | | |
| --- | --- | --- |
| Agente — Juvenal José de Oliveira Braga .............. | | 2:000$000 |
| Conferente telegraphista — José Luiz da Cunha Gardel... | | 1:200$000 |

| GRADUAÇÕES. | NOMES. | VENCIMENTO DIARIO | VENCIMENTO ANNUAL |
|---|---|---|---|
| | *Estação de Queimados.* | | |
| Agente | — Domingos Carolino de Carvalho ............ | | 2:000$000 |
| Conferente telegraphista | — José Moreira Nunes Teixeira. | | 1:200$000 |
| | *Estação de Belém.* | | |
| Agente | — Candido Joaquim de Mesquita ............. | | 2:400$000 |
| Fiel | — Joaquim Gonçalves de Andrade ................ | | 1:500$000 |
| | *Estação de Macacos.* | | |
| Agente | — José Manoel Ratton ......................... | | 2:000$000 |
| Conferente | — José Pereira dos Santos .................. | 2$400 | |
| Praticante | — José Augusto de Barros .................. | 2$000 | |
| | *Estação de Rodeio.* | | |
| Agente | — Candido Narbal Pamplona .................. | | 2:400$000 |
| Conferente | — Agostinho Polydoro X. Pragana ........ | 2$400 | |
| Praticante | — João Baptista Varella da Fonseca ........ | 2$400 | |
| | *Estação dos Mendes.* | | |
| Agente | — João Agostinho da Silva Rocha .............. | | 2:000$000 |
| Conferente | — Moysés Gomes Travassos .............. | 2$400 | |
| | *Estação de Sant'Anna.* | | |
| Agente | — Henrique Lagdon ......................... | | 2:000$000 |
| Conferente telegraphista | — J. M. Lemos do Lago...... | | 1:200$000 |
| | *Estação de Barra.* | | |
| Agente | — Rodrigo Pinto Navarro de Andrade ......... | | 3:200$000 |
| Ajudante | — Florindo Bernardes Miguel ................ | | 2:400$000 |
| Fiel | — Augusto Soares de Meirelles .................... | | 1:500$000 |
| Praticante | — Luiz de França e Almeida e Sá ............ | 2$000 | |
| " | José Agostinho Barbosa ................. | 2$000 | |
| | *Pessoal dos trens.* | | |
| Chefe de trem | — Alberto José da Cunha .............. | | 2:000$000 |
| " | José Bernardes da Silva ............ | | 2:000$000 |
| " | João Ferreira de Paiva ............. | | 2:000$000 |
| " | Adelino Maria Velho ................ | | 2:000$000 |

| GRADUAÇÕES. | NOMES. | VENCIMENTO DIARIO | VENCIMENTO ANNUAL |
|---|---|---|---|
| Ajudante — | Nicoláo Pereira Dias de Oliveira | 3$000 | |
| " | Carlos Augusto Barbosa | 3$000 | |
| " | Gregorio Ribeiro da Silva | 3$000 | |
| " | Ricardo Corrêa de Castro Lemos | 3$000 | |
| " | Joaquim Machado Pimentel | 3$000 | |
| " | Henrique Ayres Pimenta | 3$000 | |
| " | José Cabral Borges dos Santos | 3$000 | |
| " | Augusto Camello (interino) | 3$000 | |
| Machinista de 1.ª Classe — | Antonio Joaquim Fernandes. | | 2:520$000 |
| " " " " | Carlos Moulin | | 2:520$000 |
| " " " " | William Flora | | 2:520$000 |
| " " " " | Jean Pierre Laurent | | 2:520$000 |
| " " " " | Adam Fischer | | 2:520$000 |
| " " " " | Thiago da Costa | | 2:520$000 |
| " " " " | Antonio Sellman | | 2:520$000 |
| Ditos de 2.ª Classe — | Gustavo Bion | | 1:920$000 |
| " " " " | José de Oliveira Braga | | 1:920$000 |
| " " " " | José Guilberto Sellman | | 1:920$000 |
| " " " " | Miguel José Ventura | | 1:920$000 |
| Ditos de 3.ª Classe — | Fernando Eduardo Peixoto | | 1:440$000 |
| " " " " | Cesar Vaz Pinto | | 1:440$000 |
| " " " " | José Dias Carvalho Netto | | 1:440$000 |
| " " " " | Dubuisson | | 1:440$000 |
| Foguista — | Antonio Fernandes | 3$500 | |
| " | Pedro Ferreira | 2$700 | |
| " | Pedro da Cunha Vasconcellos | 2$700 | |
| " | Manoel Antonio de Souza | 2$700 | |
| " | José Alves Pedreira | 2$700 | |
| " | Bento Gonçalves | 2$700 | |
| " | Diogo Ford | 2$700 | |
| " | Nicoláo Bauza | 2$700 | |
| " | José Claudio da Silva | 2$700 | |
| " | Francisco Barbosa | 2$700 | |
| " | Pompêo José da Costa | 2$700 | |
| " | José da Silva Guimarães | 2$500 | |
| " | Antonio Joaquim de Magalhães | 2$500 | |
| " | Manoel José Antonio Lisboa | 2$500 | |
| " | Antonio José Rodrigues | 2$500 | |
| " | José Maria Ferreira | 2$500 | |
| " | João Gonçalves de Albuquerque | 2$500 | |
| " | Antonio Alves Pereira | 2$500 | |
| " | Antonio de Castro | 2$500 | |
| " | Manoel Rodrigues Villela | 2$500 | |
| " | João Francisco da Costa | 2$500 | |

| GRADUAÇÕES. | NOMES. | VENCIMENTO DIARIO | VENCIMENTO ANNUAL |
|---|---|---|---|
| | *Directoria das obras.* | | |
| Engenheiro em chefe | A. Ellison Junior | | 21:000$000 |
| 1.º Ajudante | W. S. Ellison | | 12:000$000 |
| Ajudante de 1.ª Classe do escrip. | Richard Hayden | | 4:200$000 |
| Dito de 2.ª dita | J. Stanke | | 2:400$000 |
| " | R. A. Helh | | 2:400$000 |
| Chefe de districto | C. A. Morsing | | 7:800$000 |
| " | Herculano Velloso Ferreira Penna | | 7:800$000 |
| " | John Whitaker | | 7:800$000 |
| Ajudante de 1.ª Classe | Jeronymo Luiz Ribeiro | | 6:000$000 |
| " | R. A. Habersham | | 6:000$000 |
| Ajudante de 2ª Classe servindo na 1.ª | J. R. Gambôa | | 5:400$000 |
| " | Herculano Carlos Ferreira Penna | | 5:400$000 |
| Praticante servindo de Ajudante de 1.ª Classe | Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa | | 5:400$000 |
| Praticante | João Gomes do Val | | 1:800$000 |
| " | Domingos Gonçalves de Azevedo | | 1:440$000 |
| " | Candido José Coelho de Moura | | 1:800$000 |
| " | Luiz da Rocha Dias | | 1:440$000 |
| " | Geraldo da Gama Bentes | | 1:800$000 |

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 5 limpadores de machinas, 9 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 72 operarios, 3 empregados no escriptorio e armazem, 1 guarda, 8 aprendizes, 1 porteiro, 20 trabalhadores das officinas, 4 guardas das estações, 1 bilheteiro, 3 creados, 1 guarda do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 3 praticantes, 4 bagageiros, 4 feitores, 8 limpadores de carros, 37 guarda-freios, 2 bombeiros, 26 guarda-chaves, 4 guarda-cancellas, 64 trabalhadores das estações; 1 impressor de bilhetes, 1 feitor, 1 servente, 10 empregados do coke; 34 guardas da linha e 606 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª e 2ª secções.

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de dezembro de 1864. — *Manoel Coelho da Rocha,* Secretario da companhia.